

**Univerzita Karlova v Praze**

**Filozofická fakulta**

**Ústav českých dějin**

# **DIPLOMOVÁ PRÁCE**

**Bc. Jaroslav Lexa**

## **Vývoj správy Československých státních drah v letech 1918 – 1938**

## **Development of the Czechoslovak State Railways Administration in the years 1918 - 1938**

**Praha 2012**

**Vedoucí práce:** prof. PhDr. Milan Hlavačka, CSc.

Chtěl bych poděkovat panu prof. PhDr. Milanu Hlavačkovi CSc. za vedení a pomoc při psaní této diplomové práce

*Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.*

*V Praze dne 19. 7. 2012*

.....

*podpis*

## **Abstrakt:**

Cílem této práce je prezentovat vývoj správní struktury Československých státních drah (ČSD) v letech 1918 až 1938.

V úvodu práce se budu věnovat historii železnic v období let 1918 – 1938, včetně postátnění největších soukromých železničních společností a vliv těchto událostí na správní strukturu

Následovat bude stručný popis správy rakouských a uherských státních drah na území budoucího Československa, ze které vyšla i struktura správy budoucích ČSD.

Poté se budu věnovat počátkům správní struktury ČSD po vzniku republiky a jejímu vývoji v celém sledovaném období.

Tato část práce bude zejména o členění Ministerstva železnic, jednotlivých Ředitelství státních drah a dalších organizačních složek ČSD. Doplněna bude krátkými medailonky všech ministrů železnic a rozčleněním tratí mezi jednotlivá Ředitelství státních drah.

Celou práci bych chtěl zakončit vlivem mnichovských událostí na zmíněnou strukturu, stručným vývojem správy v následujících obdobích a porovnáním se současným stavem.

## **Klíčová slova:**

Československé státní dráhy,

Správa

Ministerstvo železnic,

Ředitelství státních drah

## **Abstract:**

The aim of this paper is to present the development of administrative structures of the Czechoslovak State Railways (CSD) from 1918 to 1938.

In the introduction I will give the history of railways in the period 1918 - 1938, including nationalization largest private railway companies and the impact of these events on the administrative structure

Following is a brief description of the management of Austrian and Hungarian State Railways on Czechoslovak territory, which came out of the structure of management for future CSD.

I shall then consider the origins of the administrative structure of the independence of the CSD and its development throughout the period.

This work is part of the particular division of the Ministry of Railways, each Directorate of State Railways, and other organizational units of the CSD. Added to all ministers of short vignettes railway tracks and broken down between individual Directorate of State Railways.

All the work I wanted to finish the event in Munich due to the aforementioned structure, the development brief administration in subsequent periods and comparing the current situation.

## **Keywords:**

Czechoslovak State Railways Administration,

Development,

Ministry of Railways,

Directorate of State Railways

## Obsah

<b>Úvod.....</b>	<b>9</b>
<b>1. Správa železnic na území monarchie .....</b>	<b>13</b>
1.1. Počátky železniční správy .....	13
1.2. Správa státních železnic mezi lety 1896 – 1918 .....	15
1.2.1. Stav v Předlitavsku .....	15
1.2.2. Stav v Zalitavsku.....	16
<b>2. Správa Československých státních drah (ČSD) po roce 1918.....</b>	<b>18</b>
2.1. Generální ředitelství (1918 – 1919) .....	19
2.2. Ministerstvo železnic .....	20
2.2.1. Organizační struktura Ministerstva železnic.....	20
Prezidium (Prezidiální odbor).....	23
Odbor personální.....	25
Odbor I. – Právní a správní .....	26
Odbor II. - Finanční .....	30
Odbor III. - Komerční .....	33
Odbor IV. - Stavební.....	36
Odbor V. - Strojní .....	44
Odbor VI. - Dopravní.....	50
Odbor VII. – Pro vrchnostenské věci železniční .....	57
Ústřední stavební správa .....	57
2.2.2. Ministři železnic.....	61

2.3.	Ředitelství státních drah.....	68
2.3.1.	Organizační struktura ředitelství státních drah .....	72
2.3.2.	Rozčlenění tratí mezi jednotlivá Ředitelství státních drah .....	78
2.4.	Výkonné služebny.....	92
2.5.	Železniční rady.....	94
2.5.1.	Státní rada železniční .....	95
2.5.2.	Ředitelské rady železniční .....	95
2.6.	Ostatní instituce ovlivňující správu ČSD.....	97
<b>Závěr.....</b>		<b>98</b>
<b>Seznam pramenů a použité literatury:.....</b>		<b>102</b>
<b>Seznam příloh:.....</b>		<b>106</b>
<b>Přílohy: .....</b>		<b>107</b>

## **Seznam použitých zkratk:**

BMB/ČMD....Českomoravské dráhy

CIWL....Mezinárodní společnost lůžkových vozů

ČD....České dráhy

ČSD....Československé státní dráhy

ČR....Česká republika

ČSR...Československá republika

Dep. ....Department

KBD....Košicko-bohumínská dráha

MÁV....Maďarské státní dráhy

UIC....Mezinárodní železniční unie

ÚSS....Ústřední stavební správy



## Úvod

Ve své diplomové práci se budu zabývat záležitostmi zabývajícími se správou Československých státních drah (ČSD) v jejich patrně nejslavnějším období, v období let 1918 až 1938.

Tento dějinný úsek se pro Československou republiku, tehdy nový státní útvar na mapě Evropy, vyznačoval na jedné straně mnohými úspěchy, zejména v oblasti průmyslu a dopravy, a na druhé straně mnohými otřesy. Těmi otřesy jsou myšleny zejména národnostní třenice, protože Československo bylo mnohonárodnostním státem (ne nadarmo se mu říkalo Rakousko-Uhersko v malém) a zejména Němci v českém pohraničí a Maďaři na jižním Slovensku se nikdy plně neztotožnili s jeho existencí. Sporné bylo také území Těšínska, které si pro změnu nárokovalo Polsko.

Po uchopení moci nacisty v sousedním Německu v roce 1933 snahy sudetských Němců o připojení pohraničních oblastí Čech, Moravy a částečně i Slezska (vše s převážnou většinou obyvatel německé národnosti) k Německu zesílily. Přispěla k tomu i velká podpora nacistické vlády, která si vytkla za cíl spojit všechny německy mluvící oblasti do jednoho státního celku. Jejich snaha byla završena 30. září 1938, kdy na základě Mnichovské dohody došlo k připojení těchto oblastí k Německé říši. Také Maďaři snili o obnově Uher v jejich původní velikosti a slávě. Jim po Vídeňské arbitráži z listopadu 1938 připadlo jižní Slovensko. Nakonec Polsko získalo Těšínsko, ale jak známo, dlouho se z jeho zisku neradovalo. Toto byl začátek konce prvního společného státu Čechů a Slováků. K jeho definitivnímu konci došlo 14. března 1939, kdy Slovensko a následně i Podkarpatská Rus vyhlásili svou nezávislost a území Čech a Moravy. Následující den bylo Československo na šest let obsazeno nacistickým Německem.

ČSD, jeden z pilířů nového státu, musely plnit svou roli vlastníka, provozovatele dráhy i drážní dopravy v dobách lepších i horších. Ani jim se pochopitelně nevyhnuly zmíněné třenice, rozpad státu a jemu předcházející světová hospodářská krize z přelomu 20. a 30. let 20. století. Avšak měli bychom mít na paměti, že toto období znamenalo pro naše železnice obrovský rozvoj, a to i navzdory všem výše zmíněným těžkostem.

Prvním a asi nejdůležitějším procesem bylo zestátnění posledních velkých soukromých železničních podniků<sup>1</sup> (nebo alespoň převzetí provozu na nich). To bylo tehdy bráno jako vyřešení pozůstatků dob minulých. Tímto postátněním železnic však hlavně došlo k tolik žádoucímu sjednocení celé sítě<sup>2</sup>, čímž byl umožněn její další rozvoj podle potřeb (a finančních možností) nového státu. Zároveň toto postátnění (provozu) předznamenalo podobu (nejen) našich železnic na více jak 80 let. Unitární železnice<sup>3</sup> ve vlastnictví státu se v naší republice udržela až do 31. prosince 2002.

Období první republiky bylo také obdobím velkých staveb na železnici. Nový stát na mapě Evropy musel uzpůsobit své železniční tratě novým podmínkám. Doposud vedly hlavní přepravní proudy ze severu na jih a jim byla celá železniční síť uzpůsobena. Pro nově vzniklý stát to však bylo (s ohledem na jeho tvar) naprosto nevhodné (když pomineme tranzitní dopravu, kde samozřejmě tento směr i nadále převládal) a bylo tak nutno upravit železniční tratě na nový hlavní přepravní směr západ – východ. To v praxi znamenalo rozšiřování stávajících stanic, zdvoukolejňování existujících železničních tratí vedoucích na východ či jejich kompletní přestavbu. Podstatnou roli ve zlepšování spojení s východem republiky hrála výstavba zcela nových tratí. Je třeba mít na paměti, že v roce 1918 byly české země spojeny se Slovenskem jedinou hlavní tratí, a to soukromou Košicko-bohumínskou dráhou (KBD)<sup>4</sup>. A aby problémů nebylo málo, tak tato trať navíc vedla přes sporné území Těšínska, na které si činilo nárok jak Československo, tak Polsko. Oba státy o toto území dokonce svedly v roce 1919 krátkou válku, a tudíž panovaly reálné obavy, že by kdykoliv v budoucnu mohlo dojít k přerušení tohoto veledůležitého spojení. Zbývající tratě spojující Moravu a Slovensko byly totiž stavebně (trasováním) i kapacitně naprosto nevhodné pro frekventovanou dopravu. Dosavadní význam těchto tratí byl pouze lokální<sup>5</sup> a tomu také odpovídalo jejich vybavení. Nezbyvalo tedy nic jiného než přikročit k výstavbě zcela nových tratí, aby bylo zlepšeno spojení obou břehů řeky Moravy. Toho bylo dosaženo vybudováním tratí Veselí nad

---

<sup>1</sup> Košicko-bohumínská železnice – provoz převzat ČSD v roce 1921, Ústecko-teplická dráha - zestátněna roku 1922 a Buštěhradská železnice – zestátněna v roce 1923

<sup>2</sup> Za první republiky i nadále existovaly soukromé železnice, ale jejich význam byl pouze lokální a v celostátním měřítku nehrály žádnou podstatnou roli

<sup>3</sup> Vlastníkem dráhy, provozovatelem dráhy a provozovatelem drážní dopravy je vždy jeden subjekt

<sup>4</sup> Trať mezi Bohumínem a Košicemi byla uvedena do provozu postupně mezi lety 1869 až 1872. Společnost měla své sídlo v Budapešti, ale roku 1927 došlo k jeho přesunu do Košic. K 1. 2. 1921 byl provoz na tratích vlastněných KBD převzat ČSD, ale k samotnému zestátnění tratě došlo až po druhé světové válce.

<sup>5</sup> Platilo to i pro trať Břeclav – Bratislava, která se měla stát hlavním tahem spojujícím tři nejvýznamnější města Československa – Prahu – Brno a Bratislavu. Proto bylo brzy po vzniku republiky přikročeno k její kompletní přestavbě a zdvoukolejňování, aby mohla náležitě plnit roli spojnice dvou nejdůležitějších měst republiky.

Moravou – Nové město nad Váhom (v letech 1927 – 1929) a Horní Lideč – Púchov (do provozu uvedena v roce 1937).

Na samotném Slovensku a Podkarpatské Rusi byla situace ještě daleko horší. Zde bylo nutno postavit velké množství zcela nových tratí, protože většina těch stávajících byla vzhledem k historickému vývoji orientována jižním směrem (tj. k Budapešti) a kromě toho, spousta oblastí byla železnicí zcela opomenuta. Proto byla za účelem zlepšení spojení s nejvýchodnější oblastí ČSR již roku 1921 na východním Slovensku otevřena trať Bánovce nad Ondavou - Vajany, umožňující spojení s Užhorodem, hlavním městem Podkarpatské Rusi.

Stavbou s velkým významem byla trať Handlová – Horná Štubňa (do provozu uvedena v roce 1931), která byla první etapou plánované transversální železnice napříč středním Slovenskem. Na ni navazovala druhá etapa v podobě trati Margecany – Červená Skala. V jejím případě se nejednalo čistě o novostavbu, ale o propojení již existujících tratí. Nové úseky byly otevírány postupně mezi lety 1933 až 1936.

Úsporné důvody vedly k dalšímu významnému faktoru prvorepublikových železnic, a to motorizaci. Výhodou motorového vozu oproti klasické parní lokomotivě byla skutečnost, že k jeho obsluze stačil jediný člověk a že zároveň plnil funkci lokomotivy i vozu. Motorizace však přinesla nejen zefektivnění dopravy, ale i její urychlení. Motorový vůz se rozjížděl přeci jen daleko svižněji než těžkopádná parní lokomotiva s několika vozy. A navíc mu díky výrazně nižší hmotnosti stačila i kratší zábrzdná vzdálenost. Všechny tyto faktory vrátily do hry již tehdy některé skomírající místní tratě. Ovšem nezůstalo jen u místních tratí, třebaže ty se staly jejich doménou<sup>6</sup>. Od roku 1933 se motorové vozy objevily i v rychlíkové dopravě na trati mezi Prahou a Plzní. Snad nejznámějším motorovým vozem vyrobeným na našem území se stal M 290.0, známý spíše jako *Slovenská strela*, což byl spoj, jehož vozbu tento motorový vůz zajišťoval. Tento vlak, spojující od roku 1936 Prahu s Bratislavou, byl považován za symbol vysoké úrovně předválečných železnic. Nemalou zásluhu na tom měla rychlost, s jakou dokázal 398 km dlouhou vzdálenost urazit. Čas 4 hodiny a 18 minut (s tříminutovým pobytem v Brně) a cestovní rychlost 92 km/h (při maximální rychlosti 130 km/h) v roce 1938 byla na spoustu let rekordem, který dokázaly překonat až na počátku 21.

---

<sup>6</sup> První motorový vůz se objevil na trati Zaječí – Hodonín v roce 1925. O sedm let později již byly provozovány na 106 tratích a zajišťovaly 1181 spojů.

století vlaky EuroCity, vedené výkonnými elektrickými lokomotivami a jedoucí maximální rychlostí 160 km/h.

Přes všechny úspěchy motorové trakce byl její význam ve srovnání s parní trakcí pořád mizivý, a ta si kromě místních tratí prozatím i nadále uchovala své výsadní postavení.

Období první republiky bylo také ve znamení nástupu konkurence v podobě bouřlivě se rozvíjející silniční dopravy. ČSD pochopitelně nemohly zůstat s rukama v klíně, a tak i ony musely najít způsoby, jak této konkurenci čelit. Jednou z cest bylo provozování vlastní autodopravy<sup>7</sup>. To se záhy v osobní dopravě ukázalo jako velmi prozíravý tah a roku 1933, po převzetí linek provozovaných poštou<sup>8</sup>, se ČSD staly největším autobusovým dopravcem v zemi. V případě nákladní dopravy šly ČSD odlišnou cestou – ve spolupráci se soukromými autodopravci založily železniční zasilatelství, které umožňovalo přepravu zásilek „z domu do domu“. Další zbraní, kterou ČSD používaly proti silniční konkurenci, byl tlak na přijetí určitých legislativních opatření, regulujících podnikání v silniční dopravě. Takové zákony byly nakonec přijaty a na základě jich došlo k omezení silniční dopravy na dlouhé vzdálenosti<sup>9</sup> a zpřísnění udělování licencí k provozování automobilové dopravy.<sup>10</sup>

Aby však mohla železnice všechny výše zmíněné úkoly náležitě splnit a rovněž čelit stupňujícímu se tlaku konkurence, musela být nějak řízena. A právě o tom budou pojednávat následující řádky. Pro lepší pochopení způsobu organizace ČSD bude nutné vrátit se v čase hluboko před rok 1918. Svým způsobem vlastně až do prvopočátků železnic.

---

<sup>7</sup> Od října roku 1930

<sup>8</sup> Převedení poštovního autobusového provozu do podniku československé státní dráhy - Výnos ministerstva železnic ze 4. 1. 1933 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé* č. 1/1933. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933.

<sup>9</sup> Zákon o dopravě motorovými vozidly č. 198/1932 sb.

<sup>10</sup> Zákon o dopravě motorovými vozidly a jejich zdanění č. 77/1935 sb. – tento zákon umožňoval vydat licenci soukromému dopravci jen za podmínky, že přepravu nezajišťují ČSD.

# 1. Správa železnic na území monarchie

## 1.1. Počátky železniční správy

První parostrojní železnice na našem území, která spojovala Vídeň s tehdy rakouskou Haličí a která byla do provozu uváděna postupně od roku 1839, byla soukromá. Její oficiální název zněl: *c.k. výsadně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda*, zkráceně *Severní dráha Ferdinandova*, nebo *Severní dráha*<sup>11</sup>. Byla postavena na základě privilegia císaře Ferdinanda (po kterém je i pojmenována) vydaného dne 4. března 1836. Bylo to vítězné završení dlouholetého boje proti rakouské byrokracii, která byla pověstná strachem z jakýchkoliv novinek, a tudíž parostrojní železnici vytrvale odmítala. Pro úplnost dodejme, že v čele tohoto boje stáli především Salomon Rothschild, vídeňský bankéř, profesor Franz Riepl a absolvent vídeňské polytechniky Heinrich Sichrovsky<sup>12</sup>. Majitelem vydaného privilegia a také správcem celé železnice byla akciová společnost mající stejný název jako zmíněná železnice, tedy *c. k. výsadně privilegovaná Severní dráha císaře Ferdinanda*<sup>13</sup>.

Od roku 1841 nastává změna a nějaký čas staví a provozuje železnice sám stát. Významnými stavbami této první „státní éry“ železnic jsou tratě Olomouc – Česká Třebová – Pardubice – Praha (rok zahájení provozu 1845), Česká Třebová – Brno (1849) či Praha – Ústí nad Labem – státní hranice (1851). Co se správních záležitostí týče, tak tyto železnice byly spravovány Ministerstvem obchodu, jehož II. sekci byla přidělena agenda stavební (veřejné stavby) a III. sekci agenda provozní (sekce pro dopravní podniky)<sup>14</sup>. Dále byly tomuto ministerstvu podřízeny Generální stavební ředitelství a Generální ředitelství komunikací<sup>15</sup>, jejichž agenda se týkala i železnic. Provozní záležitosti měly na starost Železniční provozní ředitelství, která byla zřizována jako ředitelství pro jednotlivé tratě<sup>16</sup>, a která byla podřízena Generálnímu ředitelství komunikací. Po několika letech došlo k reorganizaci: Generální stavební ředitelství bylo zrušeno, Generální ředitelství komunikací bylo včleněno jako zvláštní sekce přímo pod Ministerstvo obchodu a současně vzniklo

---

<sup>11</sup> HONS, Josef. *Čtení o severní dráze Ferdinandově*. 1. vydání. Praha: NADAS, 1990. s. 22

<sup>12</sup> HONS, Josef. *Čtení o severní dráze Ferdinandově*. 1. vydání. Praha: NADAS, 1990. s. 19

<sup>13</sup> HONS, Josef. *Čtení o severní dráze Ferdinandově*. 1. vydání. Praha: NADAS, 1990. s. 23

<sup>14</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha : Ministerstvo železnic, 1928. s. 1012

<sup>15</sup> Tamtéž

<sup>16</sup> Tamtéž

Centrální ředitelství pro stavbu drah<sup>17</sup>. Roku 1853 dochází ke spojení stavební a provozní agendy v jednu a to v II. sekci Ministerstva obchodu.

Od roku 1854 dochází z důvodu špatné finanční situace Habsburské monarchie k postupnému prodeji státních železnic a nastává éra privátních železnic. Státem vybudované a provozované železnice jsou prodány nadnárodnímu uskupení s převažujícím francouzským kapitálem s názvem *Císařskokrálovská privilegovaná rakouská společnost státní dráhy* (StEG). Stát tedy na téměř 25 let v podstatě opustil přímou účast na výstavbě a provozování železnic a tuto iniciativu přenechal různým soukromým subjektům.

Změna přichází až v 70. letech, kdy se Rakousko-Uhersko (Habsburská monarchie se takto nazývala nově od roku 1867, tedy po rakousko-uherském vyrovnání), resp. jeho západní část - Předlitavsko, rozhodlo začít vyvíjet novou iniciativu v oblasti výstavby a později i postátňování soukromých železnic. Důvody byly zejména ekonomické (protože monarchie každoročně sanovala hospodaření soukromých železnic, přičemž tato částka se neustále zvyšovala) a také vojenské.

První vlaštovkou byl vznik *Ředitelství pro státní stavby železniční*<sup>18</sup> v roce 1873. Avšak prvním přelomovým rokem z hlediska správy státních železnic je určitě rok 1882, kdy po téměř 30 letech znovu vzniká úřad pro provozování státních železnic. Tento úřad se nazýval *Ředitelství pro státní provoz železniční*<sup>19</sup> a sídlil, ostatně jako většina centrálních úřadů, ve Vídni. Zmíněné ředitelství bylo opět podřízeno Ministerstvu obchodu. Ovšem toto byl jenom počátek. Vzhledem k rychle rostoucí síti státních železnic (již téměř 5000 km) bylo již o dva roky později ve Vídni zřízeno *Generální ředitelství rakouských státních drah*<sup>20</sup>. Tento úřad vznikl sloučením pětičlenné ministerské komise, která spravovala cca 10 % tratí, původního ředitelství a zmíněného *Ředitelství pro státní stavby železniční*<sup>21</sup>. V čele tohoto úřadu stál „Prezident generálního ředitelství“, který byl přímo odpovědný ministrově obchodu. Ovšem i tato organizace státních drah se za poměrně krátkou dobu přežila, a tak

---

<sup>17</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1928. s. 1012

<sup>18</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1928. s. 1013

<sup>19</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1928. s. 1012

<sup>20</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1928. s. 1013

<sup>21</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1928. s. 1012

došlo k oddělení železniční agendy na ministerské úrovni. Roku 1896 se začala psát nová historie správy (nejen) státních železnic: bylo zřízeno samostatné ministerstvo – Ministerstvo železnic. Organizační struktura, jejíž budování započalo v tomto roce, se později stala základem organizační struktury ČSD.

## **1.2. Správa státních železnic mezi lety 1896 – 1918**

### **1.2.1. Stav v Předlitavsku**

Rok 1896 byl zlomovým, co se správy železnic v rakouské části monarchie týče. Tento model železniční správy se stal výchozím i pro železnice v nově vzniklém Československu v roce 1918.

Nejvyšším správním orgánem železnic na tomto území bylo po roce 1896 nově vzniklé ministerstvo železnic. Ministerstvo bylo pověřeno nejen utvářením právního prostředí na železnici a dozorem nad nimi, ale zároveň bylo i nejvyšším provozním orgánem státních železnic. Díky tomu došlo ke zrušení *Generálního ředitelství rakouských státních železnic*. Na základě této reorganizace došlo ke změně kompetencí a jejich rozdělení na ústřední a místní. Kompetence ministerstva byly dány taxativně. Vše ostatní spadalo do agendy nově vzniklých Ředitelství státních drah, vzniklých z Provozních ředitelství státních drah. Na území budoucího Československa existovala čtyři takováto ředitelství, a to v Praze, Plzni, Olomouci a ředitelství pro Českou severní dráhu v Praze. Ředitelstvím byly podřízeny výkonné služebny.

Tento stav však nebyl považován za konečný a v souvislosti s očekávaným postátňováním velkých železnic se počítalo i s určitou reorganizací, poněvadž agenda ministerstva by se rozrostla do již neúnosných rozměrů. Za tím účelem byl roku 1907 zvolen jednadvacetičlenný státní výbor železniční rady, jehož úkolem bylo spolupracovat s ministerstvem na reformě železniční správy. Tento výbor byl později rozšířen na 27 členů.

Po třech letech práce ministerstvo a státní výbor železniční předložily návrh na reformu železniční správy. Předložený návrh počítal na centrální úrovni (ostatní bylo vzhledem k obrovskému rozsahu sítě prozatím pominuto) se zřízením pěti zvláštních úřadů – administrativního, technického, dopravního a vozebního, tarifního a úřad pro kontrolu

příjmů. Tyto úřady měly odlehčit agendu ministerstva, které se mělo nadále věnovat jen utváření právního prostředí na železnici, vedení železnic jako celku a dozoru.

Ke zřízení těchto úřadů však nedošlo, protože panovala (nejspíše oprávněná) obava z toho, že by mezi ministerstvem a jednotlivými ředitelstvími vznikl mezičlánek s ne úplně jasně stanoveným postavením ve správní struktuře. Z toho by pak plynulo riziko znepřehlednění celé této struktury.

Toto nebyl jediný návrh na změnu v organizaci. Dle dalšího z nich se počítalo se zřízením nových ředitelství v severních, západních<sup>22</sup> a východních Čechách, pro tratě na Moravě se mělo zřídit nové ředitelství v Brně nebo Vídní. Na centrální úrovni se navrhovalo zřídit funkci stálého zástupce ministra. Důvodem pro tento nápad bylo časté střídání ministrů, a tudíž pochopitelná snaha udržet jakousi kontinuitu s předchozím vývojem.

Žádný ze zmíněných návrhů však nebyl nikdy realizován a správa státních železnic se udržela ve výše nastíněné podobě až do roku 1918.

### **1.2.2. Stav v Zalitavsku**

Na území tehdejšího Zalitavska, kam patřilo i Slovensko a Podkarpatská Rus, byla situace poněkud odlišnější. Na rozdíl od Předlitavska zde po většinu času převládaly železnice státní.

Když přejdeme k samotné organizační struktuře Uherských, resp. podle názvu *Mad'arských státních železnic* (MÁV), tak dojdeme k závěru, že jejich správa se oproti Předlitavské části monarchie poměrně výrazně odlišovala.

Prvním výrazným rozdílem je skutečnost, že v Uhrách neexistovalo samostatné ministerstvo železnic. Státní železniční správu původně obstarávalo ministerstvo dopravy, které ale bylo na přelomu 80. a 90. let 19. století zrušeno a železniční agenda připadla pod ministerstvo obchodu. Zde bylo ředitelství MÁV jakožto nejvyšší orgán státních železnic podřízeno železničnímu oddělení generální inspekce pro železnice a paroplavbu<sup>23</sup>. Na rozdíl

---

<sup>22</sup> Tato dvě ředitelství měla být zřízena v jazykově německé oblasti.

<sup>23</sup> KUBÁČEK, Jiří a kol. *Dějiny železnic na území Slovenska*. Bratislava: Železnice slovenskej republiky, 2007. str. 102.



od rakouských státních železnic byly MÁV obyčejným podnikem zapsaným v obchodním rejstříku.

Nejvyšším správním orgánem společnosti MÁV bylo tedy ředitelství. V jeho čele v tomto období stál tzv. prezidentský ředitel spolu s ředitelskou radou, která byla tvořena úředníky a skládala se ze dvou zástupců ministerstva obchodu, jednoho zástupce ministerstva financí a sekčních šéfů ředitelství.

Samotné ředitelství se skládalo ze šesti sekcí. Konkrétně se jednalo o sekce Všeobecné správy, Finanční služby, Komerční služby, Stavební a udržovací služby, Strojní a dílenské služby a Služby dopravy a přepravy<sup>24</sup>. V čele těchto sekcí stáli ředitelé jmenovaní ministerskou radou. Adepty na tyto funkce vybíral ministr obchodu, ale potřeboval k tomu souhlas ministra financí. Existovala zde jedna výjimka: ředitele sekce Finanční služby vybíral ministr financí se souhlasem ministra obchodu.

Přímou provozní správu vykonávala provozní ředitelství, která vždy spravovala určité obvody tratí.

---

<sup>24</sup> KUBÁČEK, Jiří a kol. *Dějiny železnic na území Slovenska*. Bratislava: Železnice slovenskej republiky, 2007. str. 102.

## 2. Správa Československých státních drah (ČSD) po roce 1918

Správní struktura našich státních železnic neprodělala za dvacet let trvání první republiky žádných výrazných změn, když pomineme chaotické období po konci první světové války.

Vývoj správní struktury by se dal rozčlenit na dvě období:

- Období dočasné správy (1918 – 1919)
- Období trvalé správy (1919 – 1939)

S ohledem na poválečné poměry a skutečnosti, že ministerstvo železnic sídlilo ve Vídni a řada tratí na území nově vzniklého státu měla svá ředitelství mimo jeho území, bylo nutno urychleně vybudovat dočasnou správu. Za tím účelem bylo krátce po 28. říjnu 1918 zřízeno *Generální ředitelství*, jako „náhrada“ ministerstva železnic, a jemu podřízené provozní inspektoráty, které vykonávaly funkce ředitelství státních drah pro tratě, jež měly tato ředitelství mimo území naší republiky. Období trvání této správy skončilo po necelém půlroce, kdy již byla vybudována nová organizační struktura, včetně ministerstva železnic. Ta plynule navazovala na organizační strukturu z dob mocnářství.

Staronová organizace byla vcelku jednoduchá. Skládala se z ministerstva železnic, jakožto nejvyššího orgánu. Ministerstvo železnic se skládalo z odborů a ty se skládaly z departmentů, což byly nejnižší složky ministerstva.

Ministerstvu byla podřízena Ředitelství státních drah. Těch bylo zpočátku sedm - Plzeň, Praha, Hradec Králové, Brno, Olomouc, Bratislava a Košice. Po zestátnění Ústecko-teplické dráhy a Buštěhradské železnice v letech 1922 a 1923 bylo zřízeno navíc Ředitelství státních drah Praha-Sever, které bylo nadřízené služebnám na těchto zestátněných tratích a stávající pražské ředitelství bylo přejmenováno na Ředitelství státních drah Praha-Jih. Za hospodářské krize, konkrétně roku 1932, byla obě pražská ředitelství z úsporných důvodů sloučena a počet ředitelství se znovu ustálil na sedmi. Organizaci Ředitelství státních drah tvořilo zpravidla osm oddělení (ale bylo několik výjimek s větším počtem oddělení), které se dále dělily na jednotlivé skupiny.

Ředitelstvím státních drah pak byly podřízeny nižší organizační složky (výkonné služebny) – stanice, správy provozu, výtopny, dílny a návěštní dílny.

Na fungování železnice měly vliv i poradní orgány – Československá ústřední rada železniční a Ředitelské železniční rady. První byla poradním orgánem Ministerstva železnic a druhé zastávaly tutéž funkci u jednotlivých Ředitelství státních drah.

## **2.1. Generální ředitelství (1918 – 1919)**

Existence generálního ředitelství byla jen krátkou epizodou v poválečném vývoji správy našich státních železnic. Jeho zřízení mělo pouze dočasný charakter a hlavním posláním bylo vyřizovat agendu ministerstva železnic do doby jeho utvoření (či spíše aktivace) a zároveň zajistit hladký přechod nejvyšší správy železnic z Vídně do Prahy. Jelikož cca dvě třetiny našich tratí měly svá ředitelství mimo území nově vzniklého státu, tak jeho druhotným, ale neméně důležitým, posláním bylo udržet organizační strukturu, a tím i zachovat provoz na železnici v tomto chaotickém období.

Za den vzniku této instituce se považuje 30. říjen 1918, kdy byl Dr. Bašta, ředitel státních drah v Praze, jmenován generálním ředitelem. To byl zároveň první i poslední krok v budování „organizační struktury generálního ředitelství“. Poněvadž se počítalo s jeho dočasností, tak nebylo považováno za nutné, aby byla organizace vůbec vybudována. Provozní záležitosti spolu s generálním ředitelem zajišťoval sbor úředníků pražského ředitelství státních drah. Ti byli vybráni generálním ředitelem, a to po jednom z každého ze stávajících oddělení tohoto ředitelství.

Pro tratě, které před rokem 1918 patřily pod ředitelství státních drah ležících mimo území Československa, bylo nutno zřídit dočasné orgány suplující tato ředitelství. Tuto funkci zastaly nově zřízené provozní inspektoráty v Brně a Praze. Ke zřízení prvně jmenovaného došlo výnosem ze dne 6. listopadu 1918. Skládal se z osmi oddělení a navíc k němu byl přičleněn provozní inspektorát Praha, společnost státní dráhy. Tento byl utvořen z původních tří inspekcí. Druhý jmenovaný – provozní inspektorát Praha, severozápadní dráha – suploval ředitelskou pravomoc nad tratěmi bývalé Severozápadní dráhy. K němu byly přičleněny provozní inspektoráty v Praze, Liberci a Nymburku.

Období trvání generálního ředitelství bylo velice krátké a k jeho zrušení došlo nařízením ministra železnic ze dne 6. března 1919<sup>25</sup>. Jeho úkol, tj. zajištění přechodné správy železnic, byl splněn a vybudování nové, lépe řečeno staronové struktury, bylo již úkolem ministerstva železnic.

## **2.2. Ministerstvo železnic**

Role ministerstva železnic byla podobná jako u jeho předchůdce v dobách Předlitavska. Ministerstvo bylo tvůrcem právního prostředí v železniční dopravě, vykonávalo dozor nad všemi železničními společnostmi v ČSR a zároveň bylo nejvyšším orgánem ČSD, které tedy byly vlastníkem státních drah<sup>26</sup>, provozovatelem dráhy<sup>27</sup> a zároveň provozovatelem drážní dopravy<sup>28</sup>. Jemu byly podřízeny všechny organizační složky státních drah.

Ministerstvo železnic bylo zřízeno již zákonem č. 2 z 2. listopadu 1918, ale svoje úkoly začalo plnit až od prosince téhož roku. S počátky jeho činnosti souvisí i jmenování prvního ministra železnic, PhDr. Isidora Zahradníka (jmenován byl v den příjezdu prezidenta Masaryka do ČSR – 21. prosince 1918).

### **2.2.1. Organizační struktura Ministerstva železnic**

Nové ministerstvo se zpočátku členilo na presidium, zdravotní referát a odbory dle oboru působnosti. Odbory se dále dělily na jednotlivé departmenty, věnující se přímo konkrétním záležitostem. Počet odborů a dalších organizačních složek se postupně podle potřeby měnil. Ministerstvo se v průběhu 20. let lehce rozrostlo, aby se během krize v 30. letech opět o něco ztenčilo. V roce 1919 se ministerstvo skládalo z Prezidia, Zdravotního

---

<sup>25</sup> Nařízení ministra železnic č. 516 ze dne 6. 3. 1919 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.6/1919*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1919.

<sup>26</sup> Fyzická či právnická osoba, která dráhu vlastní a zároveň odpovídá za její stav a rozvoj.

<sup>27</sup> Provozovatelem dráhy se rozumí ten subjekt, který zajišťuje mj. sestavu grafikonu vlakové dopravy, údržbu tratí, či řízení provozu na železničních tratích. Z profesí, které patří (či patřily) k provozování dráhy, se dají uvést následující: výpravčí, signalisté, hradláři, hláskáři, provozní dispečeři...(řízení provozu), pochůzkáři, traťmistři atd. (údržba tratí).

<sup>28</sup> Dopravce - subjekt, provozující na dané dráze železniční osobní či nákladní dopravu. Profese patřící pod provozování drážní dopravy: strojvedoucí, topiči, vlakvedoucí osobních i nákladních vlaků, průvodčí, osobní a nákladní pokladníci, posunovači atd.

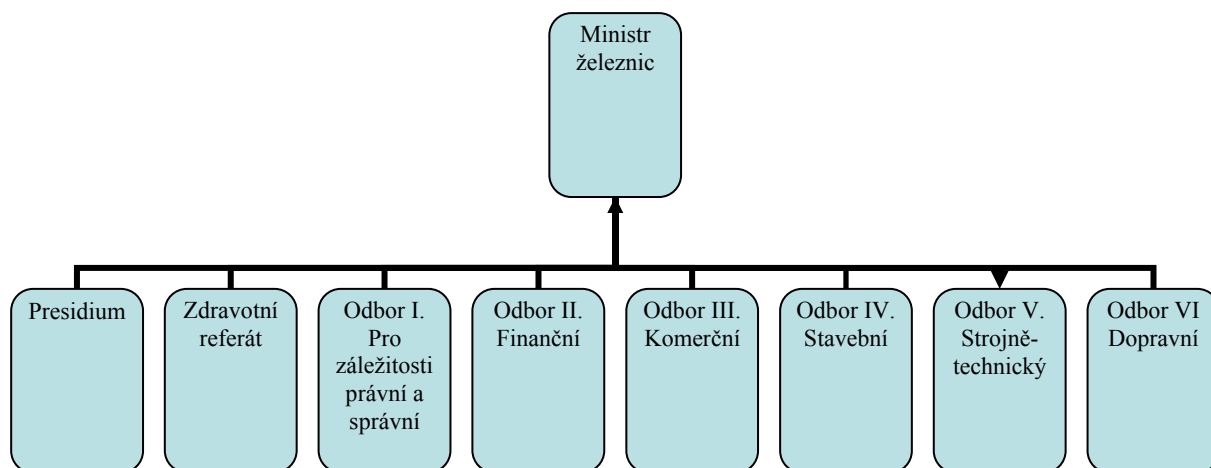
referátu a šesti odborů; v roce 1927 se jednalo o Prezidium, Personální odbor, šest dalších odborů označených římskými číslicemi od I. do VI. a Ústřední stavební správu, složenou z pěti departmentů. Mezi lety 1932 – 1935 organizace obsahovala vedle již zmíněných odborů ještě odbor VII. - pro vrchnostenské věci železniční. Konečně roku 1938 jeho organizační struktura zahrnovala Prezidiální odbor, Personální odbor, šest dalších odborů a Stavební správu o čtyřech departmentech).

Řízením jednotlivých odborů (presidia) byl pověřen úředník s titulem odborového přednosty. Za podřízené departmenty pak odpovídali jako vedoucí jejich přednostové.

Během prvního desetiletí fungování ministerstva bylo poměrně časté přesouvání departmentů mezi odbory. Později si organizační struktura „sedla“ a ke „stěhování“ departmentů nedocházelo už tak často. O ne úplně dokonalé počáteční organizační strukturu svědčí i skutečnost, že roku 1923 byl zřízen organizační výbor, který měl připravit reorganizaci správy ČSD<sup>29</sup>. K té nakonec nedošlo a organizace správy prodělala jen úpravy podobné těm zmíněným výše. Počet těchto organizačních změn znovu vzrostl v první polovině 30. let.

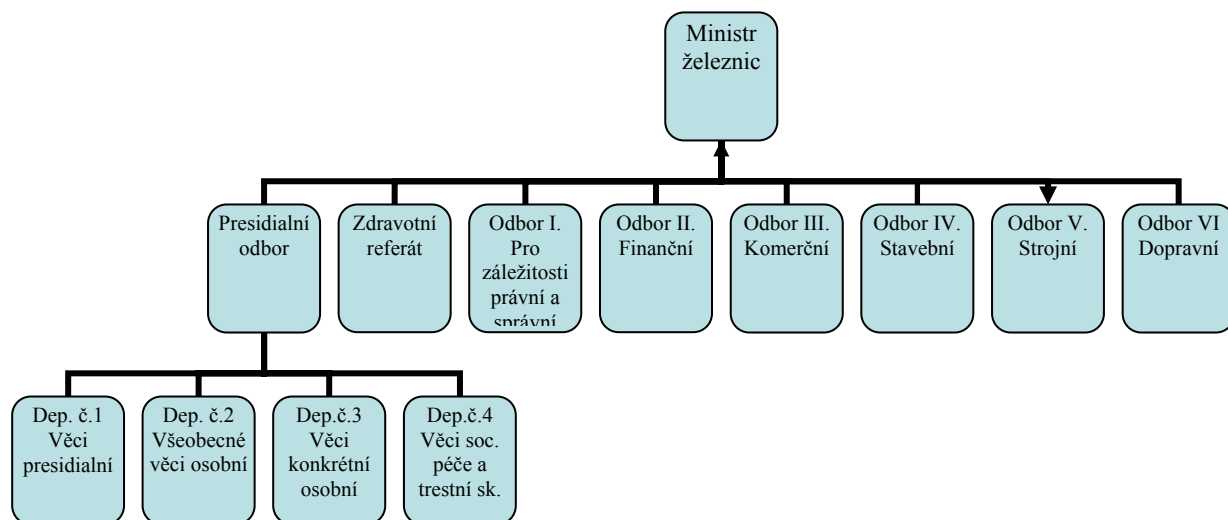
V čele ministerstva stál ministr železnic, který byl zároveň členem vlády Československé republiky a reprezentoval jej i navenek.

### Organizační struktura ministerstva železnic v roce 1919

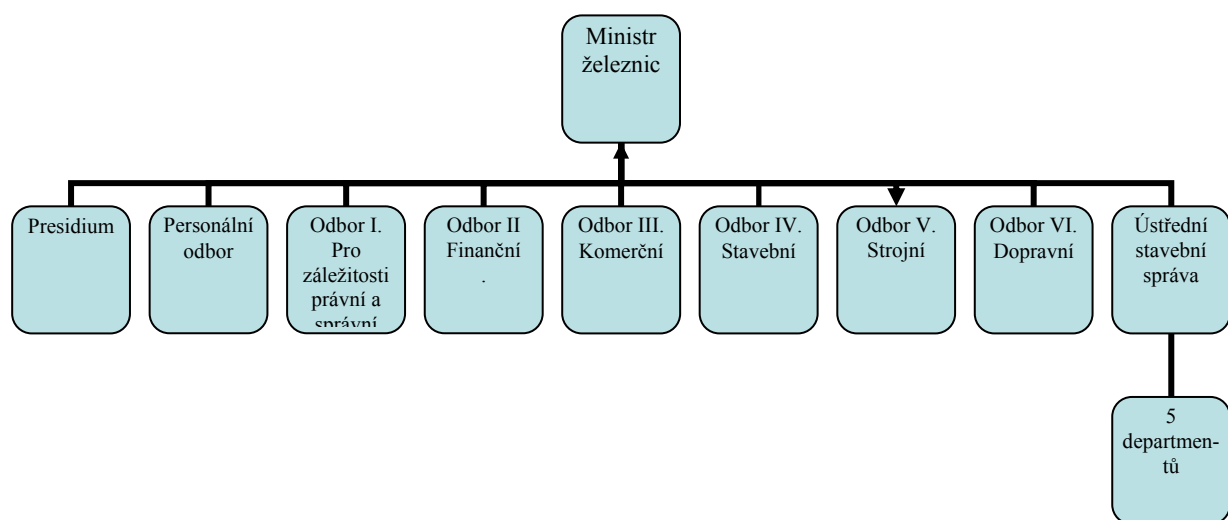


<sup>29</sup> Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č. 26/1923. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923.

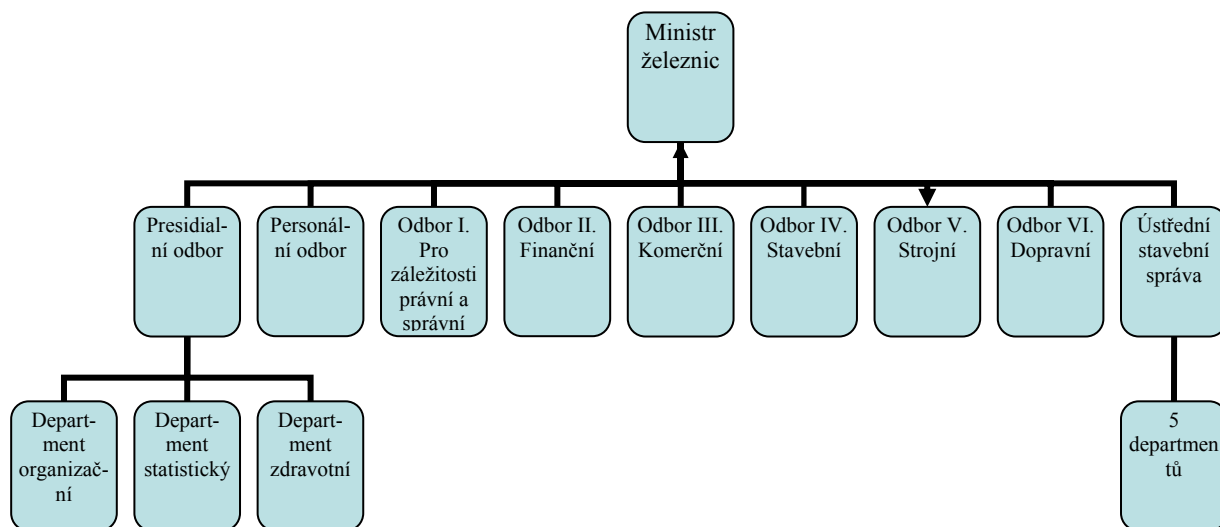
## Organizační struktura ministerstva železnic v roce 1920



## Organizační struktura ministerstva železnic v roce 1927



## Organizační struktura ministerstva železnic v roce 1936



### Prezidium (Prezidiální odbor)

Prezidium bylo de facto mozkiem celého ministerstva. Do okruhu jím spravované agendy spadaly zejména záležitosti správy a vedení celého ministerstva. Kromě toho mu byla podřízena knihovna ministerstva, „Tiskový referát“<sup>30</sup>, „Ekonomát“<sup>31</sup>, „Presidiální kancelář“ a „Pomocné úřady“<sup>32</sup>. Po dostavbě nové budovy ministerstva na tehdejší Petřském nábřeží (dnes Nábřeží Ludvíka Svobody) sem přibyla ještě „Správa domu“<sup>33</sup>.

Prezidium bylo nejprve vedeno samostatně, ale již v roce 1920 bylo přeměněno na standartní odbor („presidiální odbor“) s podřízenými departmenty a navíc k jeho kompetencím přibyla personální agenda. Departmenty byly celkem tři: 1. „věci presidiální“, 2. „všeobecné věci osobní“, 3. „věci konkrétní osobní“<sup>34</sup>. O dva roky později bylo Prezidium rozšířeno o čtvrtý department, a to „věci sociální péče“ a „trestní skupina“ (viz níže). V této podobě „Presidium“ fungovalo do roku 1925, kdy byly druhý, třetí a čtvrtý department

<sup>30</sup> Poskytoval informace o dění na ministerstvu a na železnici tehdejšími médii a zároveň byl pověřen reagovat na jimi uveřejněné informace.

<sup>31</sup> Opatřoval veškeré kancelářské potřeby, mimo věcí podléhajících inventuře.

<sup>32</sup> Podatelna, spisovna, telegrafní kancelář apod.

<sup>33</sup> Měla na starosti sledovat stav budovy ministerstva a zajišťovat její údržbu a úklid. Dále měla na starosti pořizování věcí, podléhajících inventuře a vedení jejich evidence. Do okruhu činnosti spadalo také zařizování jednotlivých kanceláří.

<sup>34</sup> Výnos č. 557 ze dne 26. 3. 1920 a Výnos č. 575 ze dne 29. 3. 1920 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.16/1920*. II. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920.

přeměněny v samostatný personální odbor<sup>35</sup>. Prezidium ztratilo na nějaký čas status odboru a nadále se pro něj používá strohý název „Presidium“. Později došlo znovu k (trojitému) rozšíření prezidia a přeměně názvu na „Presidiální odbor“. První rozšíření přišlo roku 1933, kdy byl zřízen Department organizační<sup>36 37</sup>, a další roku 1936, kdy byly zřízeny resp. začleněny pod prezidium Department statistický<sup>38</sup> a Department zdravotní (do tohoto roku součást Odboru personálního)<sup>39</sup>. V této podobě vydrželo Prezidium, resp. znovu pod názvem Presidiální odbor<sup>40</sup> až do posledních dnů první republiky.

Hlavní náplní práce „Presidia (Presidiálního odboru)“ bylo samotné řízení ministerstva a také jeho zastupování ve styku s parlamentem a vládou. Myšleno je tím následující: „(Presidium) vyřizuje veškeré záležitosti presidiální. Vede agendu personálií zaměstnanců ministerstva železnic, Ústřední stavební správy, ředitelů státních drah a jejich náměstků. Provádí jmenování vládních komisařů a členů správních (ředitelských rad) soukromých drah, jichž jmenování jest vyhrazeno státní správě, jakož i jmenování a návrhy úředníků ministerstva železnic na funkce mimo státní správu železniční. Provádí organizaci ministerstva železnic, Ústřední stavební správy a generální inspekce. Rozhoduje kompetenční spory v ministerstvu železnic a vykládá předpisy o příslušnosti. Vyřizuje veškeré záležitosti pana ministra železnic a záležitosti, které pro svoji povahu byly mu panem ministrem svěřeny. Projednává parlamentární dotazy, interpelace, rezoluce a iniciativní návrhy. Obstarává styk ministerstva železnic s Národním shromážděním a předsednictvem ministerské rady. Spravuje úvěry pro službu v ministerstvu železnic. Disponuje salonními vozy“<sup>41</sup>.

---

<sup>35</sup> Výnos č. 685 ze dne 23. 3. 1925 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.15/1925*. VII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1925.

<sup>36</sup> *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č. 7/1933*. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933.

<sup>37</sup> Pole jeho působnosti zahrnovalo otázky organizace veškeré železniční správy, včetně projednávání návrhů a námětů. Kromě toho kontrolovalo dílčí opatření jiných odborů (departmentů) a vyhodnocovalo jejich účinky.

<sup>38</sup> Zpracovával statistické údaje státních i soukromých drah a stanovoval zásady pro jejich zpracování. Byl vydavatelem různých publikací - Statistika ČSD, Statistika vleček a drobných drah, Přepravní statistika a další statistické publikace.

<sup>39</sup> Zabýval se správou a dozorem nad železničním zdravotnictvím, vymezoval lékařské obvody, spolupodílel se na jmenování a odvolávání šéflékařů a také na projednávání zákonodárných otázek v oblasti železničního zdravotnictví. Sestavoval výroční zprávy.

<sup>40</sup> Tento název byl přijat na základě Výnosu ministra železnic č. 918 ze dne 15. 6. 1936 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.26/1936*. XVIII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1936

<sup>41</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 1939*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 38



## Odbor personální

Odbor personální se jako samostatný vyčlenil až roku 1925. Předtím personální záležitosti řešil „Presidiální odbor“, kde byly na personální agendu vyčleněny celkem tři departmenty a tzv. Skupina trestní, zabývající se disciplinárními záležitostmi. Po roce 1925 se Odbor personální (stejně jako Prezidium nebyl označen číslicí a stál tak trochu mimo ostatní odbory) členil na celkem čtyři departmenty a Zdravotní referát. Po roce jeho vzniku došlo v jeho složení ještě ke dvěma změnám. Za prvé to bylo již zmíněné převedení Zdravotního referátu pod Prezidiální odbor a jeho přejmenování na Department zdravotní a za druhé rozdělení třetího departmentu na dva (viz dále).

Department č. 1 měl ve své agendě „Všeobecné věci osobní“. To mimo jiné znamenalo sestavování služebního řádu u státních drah či dohled nad služebními řády soukromých drah (zda odpovídají platné legislativě). Dále do jeho kompetencí spadala organizace a systematizace ředitelství státních drah, tj. jejich složení.

Druhý department, s názvem „Konkrétní věci osobní“, měl na starosti především evidenci všech zaměstnanců státních drah a jejich povyšování a jmenování do příslušných funkcí. Kromě toho také rozhodoval o penzionování zaměstnanců ČSD.

Department s pořadovým číslem 3 se zabýval „Věcmi sociální péče“. Jeho pole působnosti bylo velice široké, a proto bude nejlepší přímo citovat z jedné ročenky: *„Projednáva veškeré záležitosti pensijního pojištění zaměstnanců státních drah, zejména vydává, mění a vykládá stanovy, provádí úpravu penzijního poměru zaměstnanců převzatých ze služeb jiných nežli bývalých c. k. rakouských a královských uherských státních drah, provádí zákony a nařízení, které se týkají pensijního pojištění zaměstnanců státních drah. ... Vede vrchní správu likvidace a výplaty starobních a zaopatřovacích požitků. Projednáva veškeré záležitosti úrazového zaopatření státních drah. ... Projednáva všeobecné záležitosti nemocenského pojištění zaměstnanců státních drah<sup>42</sup>. ... Spolupůsobí v agendách zdravotního referátu. Projednáva veškeré záležitosti bytové péče, zejména stavebního družstevnictví a správy fondovních domů. Vede administraci Zahradníkovu fondu<sup>43</sup>. ... Vyřizuje záležitosti stipendií z provozních prostředků a záležitosti udělování darů z milosti.*

---

<sup>42</sup> Záležitosti nemocenského pojištění měl od roku 1935 na starosti nově zřízený pátý Department – Věci nemocenského pojištění. Zřízen byl Výnosem ministra železnic č. 12222 ze dne 4. 4. 1935 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č. 14/1935*. XVII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935.

<sup>43</sup> Fond sociální péče Československých státních drah

*Projednává veškeré legislativní záležitosti svého oboru*<sup>44</sup>. K tomu lze dodat snad pouze to, že pro řadového zaměstnance se jednalo určitě o nejdůležitější department z celého ministerstva.

S posledním, v pořadí čtvrtým, departmentem tohoto odboru naopak pravděpodobně žádný zaměstnanec do styku přijít nechtěl. Již z jeho názvu „Pro trestní záležitosti personální“ vyplývá, že jeho poslání nebylo nikterak radostné, nicméně nutné. Co tedy bylo přesně v jeho kompetencích? Jeho hlavním posláním bylo vyřizování záležitostí kárného práva<sup>45</sup> a kárných záležitostí<sup>46</sup> dle služebního řádu. V těchto záležitostech působil v roli poradního orgánu i u soukromých železnic. Na toto navazovala jeho role v disciplinárních záležitostech. Zde působil jako nejvyšší orgán, který přezkoumával rozhodnutí nižších instancí. Nebyl sice oprávněn příslušné rozhodnutí zrušit, ale mohl nařídít obnovení disciplinárního řízení. Zároveň projednával výsledky kontrolních orgánů ministerstva a dohlížel na výsledky kontrolních orgánů ředitelství státních drah.

## **Odbor I. – Právní a správní**

Prvním odborem označeným číslicí byl odbor „I. – pro záležitosti právní a správní“. Součástí ministerstva byl od jeho prvopočátku, tedy od roku 1919. Tehdy se skládal z celkem pěti departmentů (1. věci právní, 2. věci správní, 3. všeobecné věci osobní, 4. konkrétní věci osobní a 5. věci sociální péče). Toto složení však dlouho nevydrželo a hned následujícího roku dochází k převedení 4. departmentu pod „Presidiální odbor“<sup>47</sup>. V tomto roce ještě dochází ke zřízení samostatné skupiny „Trestní ku vyřizování disciplinární agendy v ministerstvu železnic“<sup>48</sup>, tedy předchůdce zmíněného „trestního departmentu“. Roku 1922 dochází k další rošádě mezi „Presidiálním odborem“, I. a II. odborem. Z odboru I. jsou pod prezidiální odbor přesunuty zbývající departmenty věnující se personálním otázkám (včetně

---

<sup>44</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha : Ministerstvo železnic, 1928. s. 610

<sup>45</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha : Ministerstvo železnic, 1928. s. 611

<sup>46</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha : Ministerstvo železnic, 1928. s. 611

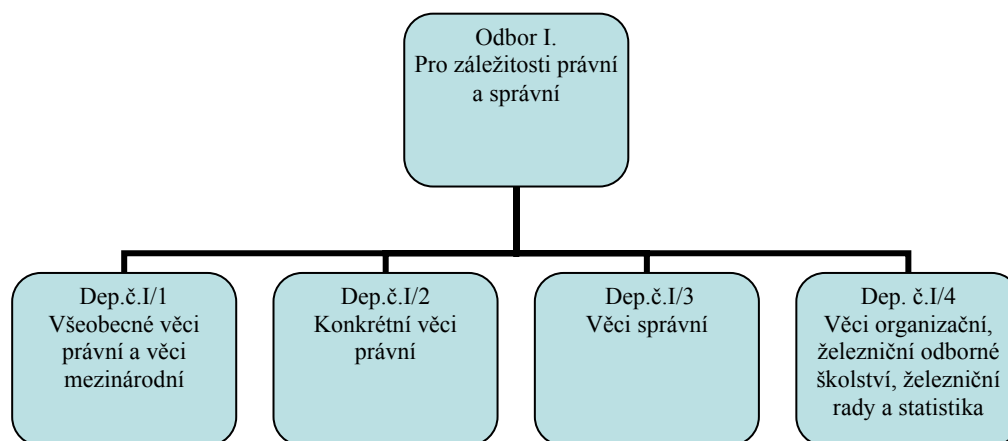
<sup>47</sup> Výnos č. 557 ze dne 26. 3. 1920 a Výnos č. 575 ze dne 29. 3. 1920 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.16/1920*. II. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920.

<sup>48</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1922*. III. ročník. Praha : Ministerstvo železnic, 1922. s. 90

„trestní skupiny“) a opačným směrem putuje dosavadní 2. department prezidiálního odboru (věci organizační, nově Dep. 4. věci organizační, železniční odborné školství, železniční rady). Z odboru II. je přesunut jeho dosavadní 4. department – statistika (nově Dep. 5). Zároveň vzniká nový Dep. 3, který má na starosti mezinárodní záležitosti<sup>49</sup>. Další změny ve složení tohoto odboru přichází s rokem 1925. Nejprve dochází ke sloučení Dep. 1 a Dep. 3 do jednoho departmentu (nově Dep. 1). Původní Dep. 1 (věci právní) se naopak rozděluje na dva departmenty (Dep. 1 – všeobecné věci právní a věci mezinárodní, Dep. 2 – konkrétní věci právní). Kromě toho se slučují do jednoho departmentu Dep. 4 a Dep. 5 (dále označovaný jako Dep. 4 - věci organizační, železniční odborné školství, železniční rady a statistika). Změny se dotkly i třetího departmentu – do okruhu jeho působnosti nově spadají záležitosti daní a drážních pozemků.

Daný výčet je poněkud nepřehledný, a proto bude vhodné uvést nové složení tohoto odboru po roce 1925: Dep. 1 – všeobecné věci právní a věci mezinárodní, Dep. 2 – konkrétní věci právní, Dep. 3 – věci správní a Dep. 4 – věci organizační, železniční odborné školství, železniční rady a statistika<sup>50</sup>.

### Organizační struktura odboru pro záležitosti právní a správní v roce 1925

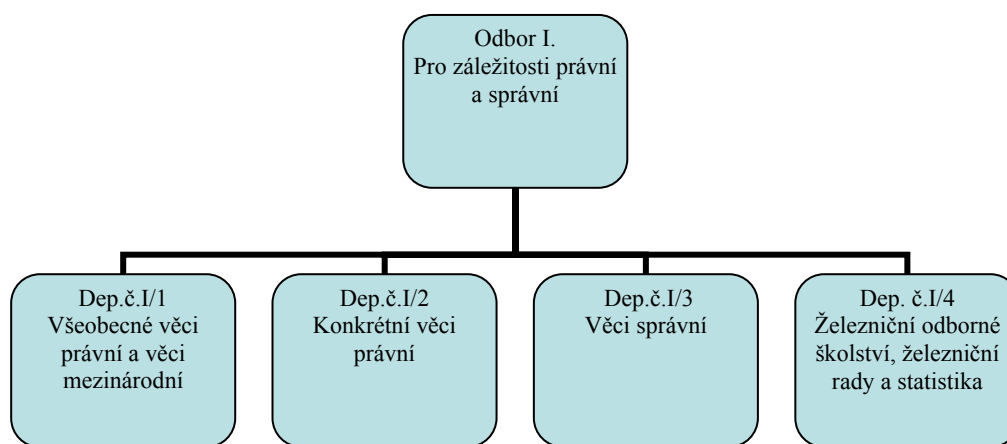


<sup>49</sup> Výnos č. 2076 ze dne 14. 10. 1922 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.43/1922*. IV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1922.

<sup>50</sup> Výnos č. 2157 ze dne 10. 10. 1925 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.45/1925*. VII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1925.

Ve 30. letech je počet zásahů do organizace odboru již podstatně nižší. Prameny udávají pouze dvě změny a obě se týkají čtvrtého departmentu. K první z nich dochází roku 1933, kdy jsou z jeho působnosti vyjmuty „věci organizační“ a převedeny pod Prezidium (department se objevuje pod novým názvem – Dep. 4 – železniční odborné školství, železniční rady a statistika). Dva roky na to jde stejnou cestou i část departmentu zabývající se statistikou a zbývající část je buď sloučena s třetím departmentem, nebo v případě školení a zkoušení zaměstnanců pod ostatní odbory dle oboru služby<sup>51</sup>.

### Organizační struktura odboru pro záležitosti právní a správní v roce 1933



Náplň práce prvního departmentu (roku 1938 pod názvem „Dep. 1 – všeobecné věci právní a věci mezinárodní“) zahrnovala vyřizování veškerých věcí železničního zákonodárství, projednávání právních norem navržených jinými odvětvími státní správy, které se týkaly železnic, vyřizování záležitostí mezinárodního práva týkající se železnic, přípravu a výklad smluv s cizími železnicemi a vedení agendy Mezinárodní železniční unie (UIC)<sup>52</sup>.

Druhý department měl pod palcem „konkrétní věci právní“. V praxi to znamenalo užití platných norem na konkrétní případy. Z toho je patrné, že nejvíce záležitostí, které měl tento department, se týkalo staveb na železnici. Jeho působnost zahrnovala i věci ohledně

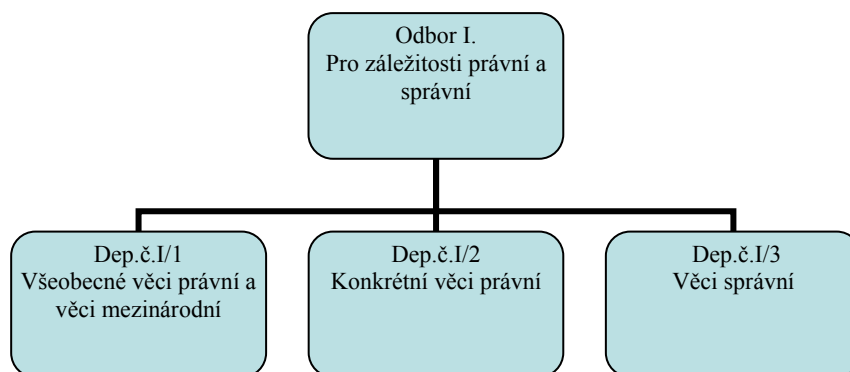
<sup>51</sup> Rozhodnutí ministra železnic č. 826 ze dne 9. 10. 1935 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.42/1935*. XVII. Ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935.

<sup>52</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 1939*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 596

vyvlastňování a výkupu pozemků pro železniční stavby a vztahů s tzv. sousedy dráhy – silnicemi, lesy, doly či vodami. Dále zastupoval ministerstvo před soudy, rozhodoval o podání stížností k Nejvyššímu správnímu soudu a rovněž jej tam též zastupoval<sup>53</sup>.

Department číslo 3 řešil „věci správní“. To zahrnovalo celou řadu nezbytných činností nutných pro úspěšné fungování železnice. Jednalo se o dohled nad jednotnou úpravou služebních předpisů, opatřování tiskopisů pro ředitelství státních drah, jazykové otázky, úpravu železničního názvosloví, vydávání předpisů o služebních stejnokrojích železničářů či předpisů o prodeji režijního uhlí. Zastřešoval oblast soukromého podnikání ve službách poskytovaných v prostorách železnice (nádražní restaurace, trafiky, směnárny atd.). Měl na starosti otázky daní a poplatků v oblasti železniční dopravy. Řídil záležitosti ohledně Československé ústřední rady železniční, včetně návrhů na jmenování jejich členů<sup>54</sup>. Rozhodoval také o účasti ČSD na výstavách, pořádaných v ČSR. Jeho neméně důležitou rolí bylo vedení redakcí Věstníku ministerstva železnic (do roku 1933 Úředního věstníku ministerstva železnic), Věstníku pro železnice a plavbu a Ročenky státních a soukromých drah československé republiky. Pod patronátem toho departmentu byl i Československý železniční archiv<sup>55 56</sup>.

### Organizační struktura odboru pro záležitosti právní a správní v roce 1938



<sup>53</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 1939*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 596

<sup>54</sup> Záležitosti ohledně Československé ústřední rady spravoval roku 1936 zrušený čtvrtý department.

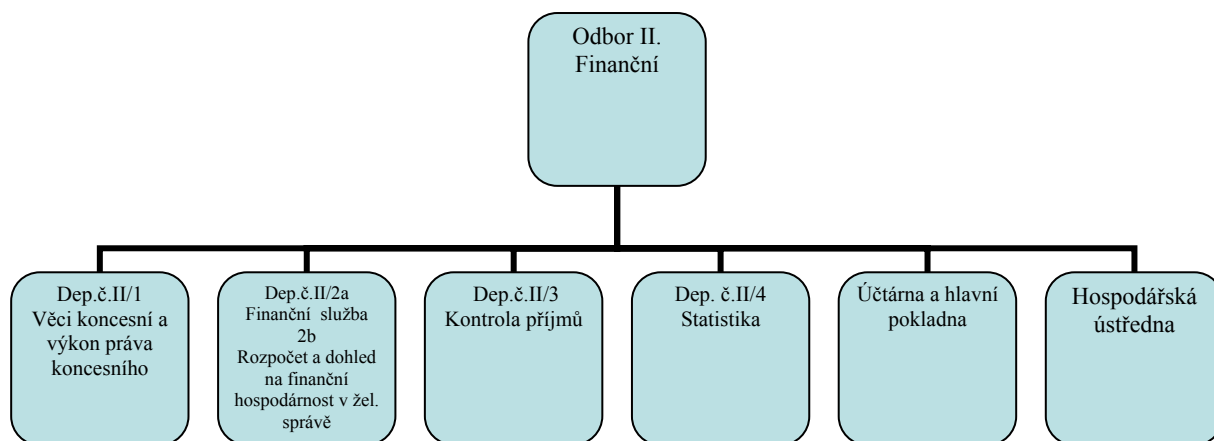
<sup>55</sup> Součástí departmentu od jeho zřízení v roce 1923

<sup>56</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 1939*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 596

## Odbor II. - Finanční

Pod označením II. se skrýval odbor finanční. Také tento odbor byl součástí organizační struktury ministerstva od jeho počátku. To se skládal ze čtyř departmentů (1. Věci koncesní a výkon práva výsostného, 2. všeobecné věci finanční a rozpočet, 3. kontrola příjmů a výdajů<sup>57</sup> a 4. statistika). Kromě toho mu byla podřízena ještě účtárna a hlavní pokladna (oboje stojící mimo výše uvedené departmenty). Tato struktura vydržela sotva jeden rok a došlo k první změně: druhý department byl rozdělen na dvě části - části 2a byla přidělena finanční služba a části 2b „rozpočet a dohled na finanční hospodárnost v železniční správě“<sup>58</sup>. Téhož roku je zřízen ještě pátý department, tzv. Hospodářská ústředna<sup>59</sup>.

### Organizační struktura odboru finančního v roce 1922



Existence Hospodářské ústředny jako samostatného departmentu skončila po třech letech, kdy byla jeho agenda převedena pod department 2a.<sup>60</sup> Během zmíněné rošády z roku 1922, kdy došlo k několikeré „výměně“ departmentů, byl finančnímu odboru odebrán department číslo 4 a převeden pod odbor I.

<sup>57</sup> Od následujícího roku se název mění na Dep. 3/ II. – kontrola příjmů

<sup>58</sup> Výnos č. 557 ze dne 26. 3. 1920 a Výnos č. 575 ze dne 29. 3. 1920 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.16/1920*. II. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920.

<sup>59</sup> Výnos č. 1224 ze dne 16. 4. 1920 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.30/1920*. II. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920.

<sup>60</sup> Výnos č. 313 ze dne 13. 2. 1923 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.10/1923*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923.

Touto „výměnou“ se uzavřela éra organizačních změn v tomto odboru a až do konce první republiky nedošlo v jeho organizaci a náplni práce k žádným převratným změnám. Přesto některé kompetence nebyly úplně jasně definovány a dochází k jejich prolínání, což muselo nutně způsobovat určité potíže.

První department (věci koncesní a finanční drah soukromých a výkon práva koncesního) měl stěžejní roli při zestátnování soukromých drah, poněvadž prováděl jejich odkup. Kromě toho vykonával dohled nad soukromými drahami, zejména nad jejich hospodařením se státními prostředky (dotacemi) a dodržováním koncesních ustanovení. Vyřizoval daňové záležitosti soukromých drah. Spolupůsobil při projednávání a úpravách všech smluv, které se týkaly soukromých nebo zestátněných drah (provozní, přípojné, ale i mezinárodní smlouvy). Neméně důležité bylo jeho spolupůsobení při udělování koncesí na veřejnou dopravu či při zřizování „*státních tratí autobusových a vzduchoplaveckých*“<sup>61</sup>.

Department 2a měl na starosti organizování finanční služby z hlediska vydávání a výkladu nařízení a instrukcí a dozoru nad nimi. Zodpovídal za věci odpočtu, příjmů a výdajů u ředitelství státních drah a ministerstva železnic. V těchto věcech rovněž vykonával přímý dohled. Z hlediska finančního a účetního spolupůsobil při sjednávání přípojných<sup>62</sup>, provozních a ostatních smluv. Jeho další kompetencí bylo vyřizování otázek daňových a valutových, vyplývajících z činnosti ČSD. Neméně důležitou byla spolupůsobnost při řešení odpisů schodků a nedobytných pohledávek. Nedílnou součástí byla spolupůsobnost v personálních záležitostech týkající se zaměstnanců finanční služby. Další spolupůsobnost se týkala oblasti hospodaření s materiálem a to z hlediska vydávání předpisů, nákupu, inventarizace, vyřazování a prodeje nadbytečného materiálu a inventáře<sup>63</sup>.

Zaměření činnosti departmentu 2b (rozpočet a dohled na finanční hospodárnost v železniční správě) bylo dáno jeho názvem. Jeho hlavním posláním bylo sestavovat rozpočet, resp. rozpočty. Nejdůležitějším z nich byl rozpočet ministerstva železnic, který byl sestavován na základě podkladů jednotlivých ředitelství státních drah. Druhým důležitým

---

<sup>61</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1934 - 1935*. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1934. s. 516

<sup>62</sup> Smlouva o výkonu služby mezi dvěma státními železnicemi či soukromou a státní železnicí. Určuje například dorozumivací jazyk v pohraničním úseku, stanici, kde dochází k výměně náležitostí či celnímu a pasovému odbavení apod.

<sup>63</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1934 - 1935*. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1934. s. 516 a 517

rozpočet byl tzv. rozpočet investiční. Ten stanovoval rozsah investic jednotlivých složek. V otázkách rozpočtu byl ve styku s ministerstvem financí, Nejvyšším účetním kontrolním úřadem (ekvivalent Nejvyššího kontrolního úřadu) a parlamentem. Dohlížel na hospodárnost ve všech oblastech železniční správy. Spravoval úvěry a mimořádné výdaje. Odepisoval schodky a nedobytné pohledávky. Spolupůsobil při jmenování přednostů finančních oddělení ředitelství státních drah a rovněž při prodeji, nákupu a pronájmu pozemků nebo budov<sup>64</sup>.

Úlohou třetího departmentu byla (opět dle jeho názvu) kontrola příjmů. To zahrnovalo „súčtování a odúčtování, vyrovnávky pohledávek a dluhů z přepravy“<sup>65</sup>. Tudíž jednou z jeho nejdůležitějších činností bylo také „súčtování a odúčtování“ plateb mezi ČSD a cizími železničními správami či soukromými železničními podniky a spolupůsobil při sjednávání dohod v této oblasti. Dále vedl evidenci příjmů státních i soukromých drah a rovněž spolupůsobil při odpisu nedobytných pohledávek a pokladních schodků.

Náplní práce účtárny bylo „poukazování osobních personálu ministerstva a stavebních správ“<sup>66</sup>, spolupůsobení při výměře penzí, vedení evidence úvěrů Ředitelství státních drah, kontrola hlavní poklady, spojení s bankami a sestavování roční uzávěrky.

Nejdůležitější činností hlavní pokladny byla pro zaměstnance ministerstva bezesporu výplata jejich mezd. Kromě toho proplácela faktury, přijímala příjmy ministerstva a přebytky odvedené Ředitelstvími státních drah a zajišťovala jejich řádné odvedení.

---

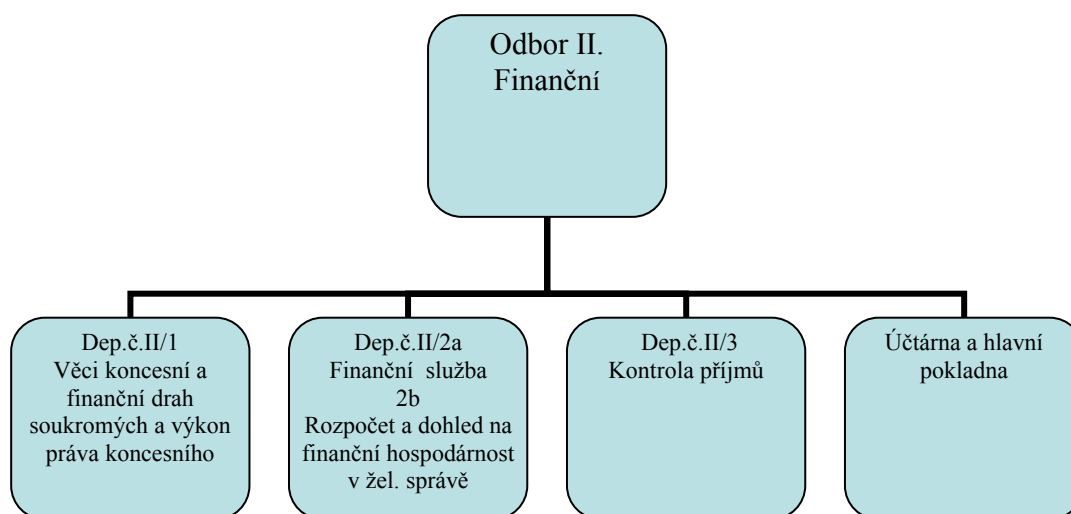
<sup>64</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1934 - 1935*. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1934. s. 517

<sup>65</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1934 - 1935*. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1934. s. 517

<sup>66</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1934 - 1935*. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1934. s. 517



## Organizační struktura odboru finančního v roce 1925



### Odbor III. - Komerční

Odbor číslo III. (Komerční) komplexně zastřešoval veškeré záležitosti týkající se osobní i nákladní přepravy na tratích ČSD a rovněž i osobní a nákladní přepravy mezinárodní. Jeho součástí tak byly departmenty věnující se tarifním otázkám a předpisům, jak pro vnitrostátní, tak i mezinárodní přepravu. Pod ministerstvo patřil rovněž od samého počátku a ve své struktuře nedoznal za sledované období žádných velkých změn, nepočítaje drobné změny v názvech jednotlivých departmentů a přesuny kompetencí mezi nimi. Jedinou větší změnou, avšak jen dočasnou (jeden rok), bylo rozšíření o jeden department. Jeho organizace čítala (až na zmíněnou výjimku) vždy pět departmentů: 1. služba přepravní, reklamační a právo dopravní<sup>67</sup>, 2. všeobecné věci tarifní a mimotarifní slevy dovozného<sup>68</sup>, 3. tarif osobní a zavazadlový, ruch cizinecký a mimotarifní slevy jízdného, 4. tarify místní a tarify pro svazovou vnitrozemní dopravu zboží a pro veškerou dopravu uhelnou<sup>69</sup>, 5. tarify pro dopravu zboží s cizinou. Krátce existující šestý department se nazýval „Věci nového

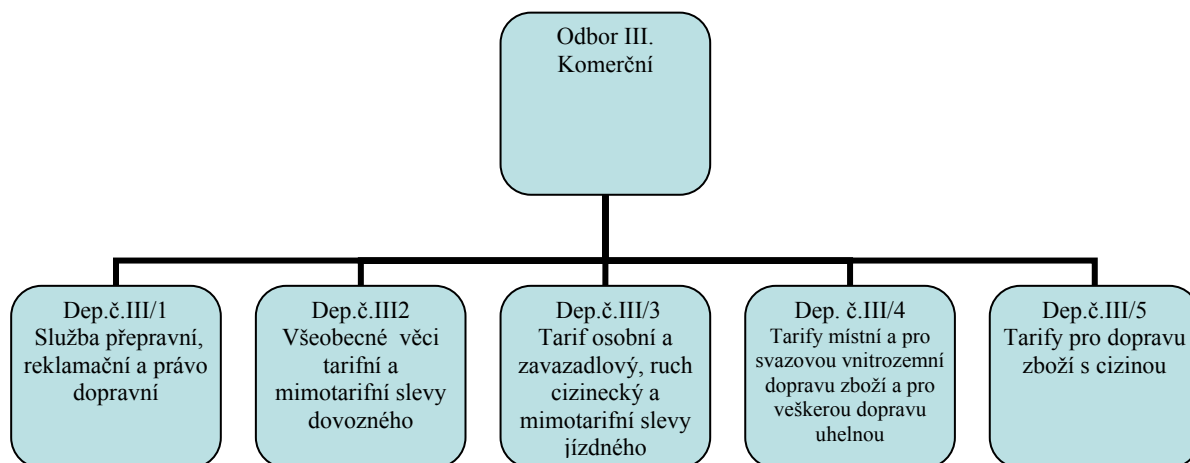
<sup>67</sup> Od roku 1931 pod názvem „Věci přepravní, reklamační a přepravní právo“

<sup>68</sup> Po roce 1937 se oficiálně nazýval „Věci nového nákladního tarifu, všeobecné věci tarifní a propagace a akvizice přepravy zboží po ČSD“. Zálležitosti mimotarifních slev dovozného byly přesunuty pod čtvrtý department.

<sup>69</sup> Od roku 1937 „mimotarifní slevy dovozného“

nákladního tarifu<sup>70</sup>, ale jeho pracovní náplň byla téměř vzápětí připojena pod křídla druhého departmentu<sup>71</sup>.

### Organizační struktura odboru komerčního v celém období



První department měl z celého odboru nejobsáhlejší pracovní náplň. Jeho působnost zahrnovala otázky jak mezinárodní, tak vnitrostátní osobní i nákladní přepravy. Jeho nejdůležitějším úkolem bylo utváření podmínek v oblasti vnitrostátního přepravy, včetně spolupůsobení při utváření předpisů pro vojenské přepravy. Vyřizoval záležitosti plynoucí z mezinárodní úmluvy o přepravě osob a zboží a zároveň sjednával zvláštní dohody o železniční přepravě mezi ČSD a cizími železničními správami. Pro cestující a přepravce byla důležitá další část kompetencí tohoto departmentu – stanovení podmínek pro reklamace a dozor nad jejich vyřizováním. Ve všech těchto záležitostech měl též vliv na personální otázky. Neméně důležitou byla jeho spolupůsobnost při sjednávání přípojných smluv a z toho plynoucí výkon služby ve stanicích na styku drah. Na toto přímo navazovaly dohody o společném výkonu služby ve stanicích na styku soukromých a státních drah a především v určitých pohraničních přechodových stanicích, na jejichž uzavírání se tento department spolupodílel. Zřizování společného výkonu služby mělo obrovský dopad na urychlení odbavení, zejména v případě pohraničních stanic. Veškeré potřebné odbavení, včetně pasového a celního, bylo provedeno na „jedné straně hranice“ a druhou pohraniční stanicí

<sup>70</sup> Zřízen Výnosem ministra železnic č. 8333 ze dne 24. 2. 1936 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.9/1936*. XVIII. Ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1936.

<sup>71</sup> Existoval mezi lety 1936 – 1937 a s druhým departmentem sloučen Výnosem ministra železnic č. 2130 ze dne 22. 2. 1937 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.8/1937*. XIX. Ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1937.

vlak buď pouze projel, nebo se jeho pobyt omezil na několik málo minut nutných k nástupu a výstupu cestujících (v případě vlaků osobní dopravy), čímž se svou délkou nelišil od ostatních nácestných stanic. Vzhledem k odbavení v jedné stanici se snížilo i obtěžování cestujících pohraničními kontrolami zúčastněných států, jelikož ty proběhly najednou<sup>72</sup>. Hlavně v nočních hodinách to jistě ocenil nejméně jeden z nich.

Mezi stanice se společným výkonem služby patřily například Cheb (hraniční přechod Cheb – Schirding; mezi ČSR a Německem), Děčín (dnes Děčín – východ) a Podmokly (dnes Děčín – hlavní nádraží) v případě hraničního přechodu Děčín/Podmokly – Bad Schandau (ČSR a Německo), Furth im Wald na hraničním přechodu Česká Kubice – Furth im Wald (ČSR a Německo), Horní Dvořiště na hranicích mezi ČSR a Rakouskem (přechod Horní Dvořiště – Summerau) a mnoho dalších. K tomuto výčtu je nutné uvést pohraniční stanici Železná Ruda/Bayerische Eisenstein, která se díky své poloze (stanice je rozdělena hranicí na dvě poloviny – českou a bavorskou) stala společnou již v době svého vzniku.

První department se také vyjadřoval ke zřizování, rozšiřování nebo rušení stanic. Odpovídal za pojmenování stanic a jejich výpravní oprávnění<sup>73</sup>. Později, po vzniku a rozšíření automobilové dopravy pod hlavičkou ČSD, mu přibýly i záležitosti týkající se přepravních podmínek v tomto tehdy se dynamicky rozvíjejícím odvětví<sup>74</sup>. Rovněž „*podával návrhy k účastenství podniku ČSD v soukromých podnicích automobilových v dohodě s departmenty VI./3 a II./2b*“<sup>75 76</sup>. Spolupodílel se i na statistice v oblasti zahraničního obchodu, což byla záležitost stojící částečně mimo oblast železnice.

Department číslo dvě především utvářel, vydával a měnil předpisy pro tvorbu tarifů. Kromě toho bylo jeho úkolem zkoumání potencionální výnosnosti nově budovaných železničních tratí a později i autobusových linek. Po roce 1937 bylo jeho nejdůležitějším úkolem připravit a vydat nový nákladní tarif<sup>77</sup>.

---

<sup>72</sup> BUFE, Siegfried, Heribert SCHRÖPFER a Ludvík LOSOS. *Železnice v Sudetech 1938-1945*. Vyd. 2., V nakl. RCH vyd. 1. Praha: RCH, c2003, s. 94 a 95

<sup>73</sup> Přehled činností a služeb zajišťovaných danou stanicí

<sup>74</sup> Od roku 1929

<sup>75</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1936 - 1937*. XVII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1936. s. 551

<sup>76</sup> Do roku 1935 tyto záležitosti obstarával druhý department

<sup>77</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1936 - 1937*. XVII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1936. s. 551

Department číslo tři měl na starosti tvorbu a změny tarifu pro přepravu osob, zavazadel a zavazadel a spěšnin<sup>78</sup>. Byl kompetentní vyřizovat záležitosti tarifních a mimotarifních slev jízdného a dovozného za zavazadla a rovněž záležitosti mimotarifních slev dovozného pro železničáře. Příslušely mu záležitosti v oblasti vojenských tarifů, pokud se týkaly přeprav vojáků a jejich zavazadel. V tarifních otázkách rovněž sjednával úmluvy se zahraničními železničními správami. Kromě toho mu příslušel i dohled nad tarifními otázkami u soukromých železničních podniků.

Roli, kterou plnil třetí department v osobní přepravě, byla v přepravě nákladní rozdělena mezi departmenty číslo čtyři a pět.

Úkolem čtvrtého departmentu bylo sestavování a změna tarifů pro místní a svazovou<sup>79</sup> vnitrostátní přepravu zboží a vnitrostátní i mezinárodní přepravu uhlí. Stejně jako jeho sesterský department v osobní přepravě měl i tento na starosti povolování slev z dovozného. V záležitostech nákladního tarifu sjednával smlouvy s ostatními dopravními společnostmi (v případě uhlí i cizími železničními správami). Sjednával a schvaloval tarify s průmyslovými drahami (vlečkami), napojenými na síť státních železnic. Rovněž mu příslušel dohled nad tarify soukromých drah

V podstatě totožné úkoly jako čtvrtý department měl v mezinárodní přepravě zboží pátý department. Jím sestavené tarify platily kromě mezinárodní přepravy i v přepravě mezi železnicí a vnitrostátními plavebními společnostmi. Z toho plynulo i jeho spolupůsobení při projednávání podmínek přeprav mezi železnicí a říční a námořní plavbou. Jeho spolupůsobnost se týkala i komerčních zástupců ČSD u cizích železničních správ.

## **Odbor IV. - Stavební**

Zatímco u třetího odboru bylo změn v organizační struktuře minimum, tak v případě čtvrtého, Stavebního, odboru byl počet změn v organizační struktuře vyšší a na rozdíl od předchozích odborů největší organizační proměna proběhla až v polovině 30. let. Pro úplnost

---

<sup>78</sup> Rozuměla se tím zásilka omezené hmotnosti a rozměrů, kterou lze snadno nakládat a vykládat. Podaná k přepravě musela být s přepravním listem. Přepravovaná byla určenými vlaky veřejné drážní osobní (buď ve služebních nebo kurzových spěšninových vozech) nebo nákladní dopravy (pravidelnými spěšninovými vlaky, v železniční hantýrce nazývaných „raketa“)

<sup>79</sup> Zvláštní tarif platný pro vzájemnou přepravu mezi ČSD a zúčastněnými soukromými subjekty ve svazovém tarifu.

by bylo dobré uvést náplň jeho práce: spadala sem výstavba<sup>80</sup> a údržba veškerých železničních staveb. Součástí ministerstva byl rovněž od roku 1919. Tehdy jej tvořilo celkem pět departmentů: 1. stavba nových železnic, 2. rozšiřovací a doplňovací stavby na provozovaných železnicích, 3. udržování železnic a dozor na nich, 4. věci veškerého železničního spodku<sup>81</sup> a staveb pozemních, jakož i bytová péče, 5. věci veškerého železničního svršku<sup>82</sup>, zařízení pro zabezpečení dopravy a zařízení návěstních<sup>83</sup>. Toto členění mělo život vskutku jepičí a hned v březnu roku 1920 došlo k první změně. Tou bylo rozdělení čtvrtého departmentu na dvě části<sup>84</sup> – část 4a a část 4b. Dep. IV./4a řešil záležitosti týkající se železničního spodku ( navíc nově byla v názvu zdůrazněna stavba mostů, takže celý název vypadal takto: věci veškerého spodku a stavby mostů) a Dep. IV./4b pozemní stavby a bytovou péči. Tímto opatřením bylo odstraněno ne úplně logické spojení komplexní údržby, resp. opravy tratí a nemovitého majetku leckdy s vlastním železničním provozem nemajícím mnoho společného. Do konce roku 1920 následovala ještě jedna změna, při které došlo k utvoření samostatné skupiny „*pro věci zabezpečení dopravy a zařízení návěstních*“<sup>85</sup>. Tato agenda byla vyjmuta z působnosti pátého departmentu. Opět došlo k odstranění dalšího, ne úplně logického a vhodného spojení. Záhy se však ukázalo, že ani tato úprava poměrů není ještě úplně ideální, a proto na tento krok navazovala další změna v organizaci tohoto odboru, která přišla na řadu roku 1923. Tehdy byla výše zmíněná skupina definitivně vyjmuta z působnosti stavebního odboru a převedena pod odbor číslo VI. (dopravní), kde se stala samostatným departmentem<sup>86</sup>.

---

<sup>80</sup> V otázce výstavby nových tratí hrálo po roce 1921 velkou roli také Železniční stavební ředitelství, od roku 1923 nazývané Ústřední stavební správa – viz dále.

<sup>81</sup> Pojmem železniční spodek rozumíme vše od šterkového lože dolů tj. pláň, násypy či propustky.

<sup>82</sup> Železničním svrškem se rozumí šterkové lože, koleje výhybky, výkolejky apod.

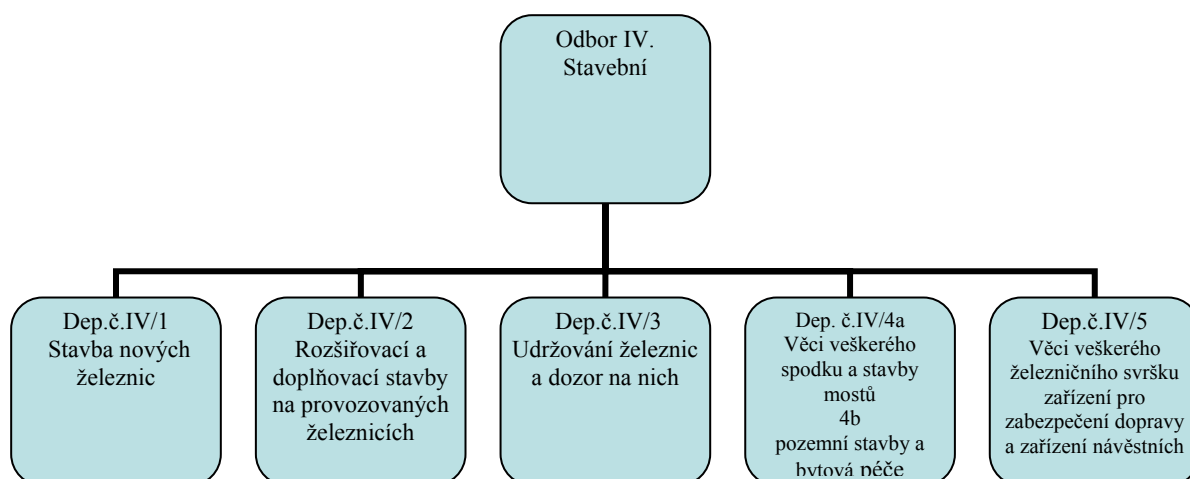
<sup>83</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 69 a 70

<sup>84</sup> Výnos č. 557 ze dne 26. 3. 1920 a Výnos č. 575 ze dne 29. 3. 1920 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.16/1920*. II. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920.

<sup>85</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1921*. II. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1921. s. 86

<sup>86</sup> Výnos č. 313 ze dne 13. 2. 1923 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.10/1923*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923.

## Organizační struktura odboru stavebního v roce 1920



Poté se na několik let situace ustálila a další změny v organizaci přicházejí na řadu až těsně před polovinou třicátých let<sup>87</sup>. Tehdy dochází k úplné reorganizaci a prakticky v něm nezůstal kámen na kameni. Z okruhu kompetencí definitivně mizí záležitosti ohledně stavby nových tratí a na místo prvního departmentu nastupuje dřívější třetí – Dep. IV./1 je nově ten, který měl na starost údržbu tratí a dozor nad nimi. K tomu mu přibýly záležitosti staveb a provozu neveřejných drah<sup>88</sup>. Druhý department má na starosti i nadále stavby na stávajících provozovaných železnicích a k tomu mu nově přibývají otázky budování lanových drah a „veřejných drah ostatních, budovaných nákladem soukromým“<sup>89</sup>. Nový název druhého departmentu tedy zní: „Stavby na veřejných drahách provozovaných, stavby veřejných drah lanových, jakož i drah ostatních, budovaných nákladem soukromým“<sup>90</sup>. Třetím departmentem se od nynějška nazýval ten, který zajišťoval opatřování materiálu pro stavby a údržbu tratí. Jeho přesný název byl: „Opatřování materiálu a inventáře pro službu stavební a udržovací“<sup>91</sup>. Změn doznal i čtvrtý department – ten se přestal dělit na dvě části a pod číslem Dep. IV./4 zůstala ta část, která měla na starosti železniční spodek a stavby mostů a nově i tunelů. Z části 4b se utvořil nový department IV./6, ale se stejnými kompetencemi a stejným

<sup>87</sup> Výnos ministra železnic č. 1400 ze dne 13. 10. 1934 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.45/1934*. XVI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1934.

<sup>88</sup> Neveřejnými drahami se rozumí vlečky.

<sup>89</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1935 - 1936*. XVI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935. s. 520

<sup>90</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1935 - 1936*. XVI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935. s. 520

<sup>91</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1935 - 1936*. XVI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935. s. 521

názvem jako jeho předchůdce. Departmentu číslo pět se změnil název a v otázkách kolejového svršku se podstatně rozšířily jeho kompetence. Nový název byl následující: Dep. IV./5 – konstrukce železničního svršku a kolejové úpravy. Roku 1936 vzniká navíc tzv. Studijní kancelář<sup>92</sup>.

Působnost prvního departmentu bude s ohledem na výše zmíněné nutno rozdělit na dvě období: na období trvající do roku 1934 a na období následující.

V prvním z těchto dvou období byla náplní práce prvního departmentu stavba nových železnic. To obnášelo projednávání a schvalování studií trasování nových tratí (soukromých i státních), jejich projektů a rozpočtů či dozor nad velkými stavbami státních železnic a nad všemi stavbami soukromých železnic. Kromě toho byl zřizovatelem stavebních správ pro novostavby státních drah a dozorčích úřadů v případě soukromých železnic. Pro novostavby státních drah rovněž schvaloval stavební smlouvy. Jeho působnost dále zahrnovala kolaudaci všech nových drah. Spolupůsobil při vyřizování záležitostí zaměstnanců na novostavbách drah (pokud stavba těchto drah nebyla záležitostí Ústřední stavební správy) a taktéž při vyjednávání o koncesích pro nově postavené železnice.

Po roce 1934 se změnil název i pracovní náplň tohoto departmentu – jak je uvedeno výše, tak nově měl na starosti údržbu tratí a dozor na jejich stav. Nicméně rozsah jeho činnosti byl vskutku rozsáhlý. Hlavní činností, vyplývající již z názvu, byla povinnost vykonávat dozor nad všemi tratěmi z hlediska zajištění bezpečnosti a pravidelnosti provozu. Z tohoto vyplývala povinnost také dohlížet na fungování složek podílejících na zajištění údržby železničních tratí. Rozhodoval o povolení pro stavby v okolí tratí a zároveň dožíral na železniční podniky, zda plní své povinnosti plynoucí ze železničního provozu z hlediska ochrany staveb, pozemků atd. sousedících s drahami. Důležitou záležitostí bylo stanovování zásad pro zabezpečení železničních přejezdů. Projednával změny stanovených maximálních rychlostí na všech tratích v ČSR a schvaloval návrhy na zabezpečení železničních tratí proti živelným pohromám. Vydával a schvaloval<sup>93</sup> předpisy pro jím zajišťované činnosti. Sestavoval plán oprav a modernizací železničního svršku, včetně sestavování rozpočtu a materiálního zabezpečení. Pokud měly tyto práce být zadány nějakému soukromému

---

<sup>92</sup> Měla zjišťovat stavebně-technické předpoklady pro „velké rychlosti“ na hlavních tratích a navrhovat úpravy těchto tratí – Výnos ministra železnic č. 410 ze dne 10. 4. 1936 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.21/1936*. XVIII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1936.

<sup>93</sup> Schvalování se týkalo nejen ČSD, ale i soukromých železnic.

subjektu, tak bylo nutné projednání tímto departmentem. Ve vztahu k tratím v provozu ČSD byl navíc odpovědný za dozor nad „*službou stavební a udržovací*“<sup>94</sup>. To v praxi znamenalo zodpovědnost za stav tratí ve státním provozu. Z toho vyplývala povinnost hospodaření s finančními prostředky (včetně úvěrů), určenými pro tuto „službu“. Rovněž dohlížel na rozpočty ředitelství státních drah v oblasti stavební činnosti. Samozřejmě byl dohled nad hospodařením s materiálem a inventářem v této sféře a jeho efektivním využíváním. Evidoval také všechna kolejová vozidla a mechanizační zařízení určené pro stavební práce. Rovněž byl povinen sledovat veškeré inovace a nové postupy v oblasti stavby a údržby železničních tratí. Kromě tohoto spolupůsobil v celém spektru dalších záležitostí. Namátkou bych uvedl vyšetřování nehod (z hlediska stavu tratě a její údržby), projednávání mezistátních smluv o úpravě pohraničního styku, schvalování smluv o peáži<sup>95</sup>, nájemních smluv, pokud se dotýkaly předmětu jeho činnosti a jiné.

Co se náplně práce druhého departmentu týče, tak je dobré podotknout, že ač jeho název se reorganizací tolik nezměnil, tak náplň jeho práce ano. V období před rokem 1934 se jeho pozornost ponejvíce vztahovala k dvěma okruhům problémů: projednávání velkých stavebních investic a projednávání běžných stavebních investic.

Velkými stavebními investicemi byly myšleny zejména výstavby druhých traťových kolejí<sup>96</sup>, nových seřaďovacích nádraží<sup>97</sup>, elektrizace železnic<sup>98</sup> a výstavba pohraničních přechodových stanic. Ta byla obzvláště naléhavá na nově vytýčených hranicích, kde stávající stanice byly pro tyto účely naprosto nevyhovující<sup>99</sup>. Běžnými stavebními investicemi byly

---

<sup>94</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1937 - 1938*. XVIII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1937. s. 584

<sup>95</sup> Peážní tratí je myšlena trať, která začíná i končí na území jednoho státu, ale v části své trasy prochází územím jiného státu. Typickým příkladem je trať Rybníště – Varnsdorf – Zittau – Hrádek nad Nisou – Liberec, která v úseku Varnsdorf – Hrádek nad Nisou vede přes území Německa a dnes i Polska.

<sup>96</sup> Např. Brno – Břeclav, Přerov – Česká Třebová a další.

<sup>97</sup> Seřaďovacím nádražím se rozumí stanice určená pro sestavování souprav nákladních vlaků. Skládá se zpravidla ze čtyř částí: vjezdová skupina – sem přijíždějí nákladní vlaky, které zde ukončí svou jízdu a následně jsou rozřazeny; svážný pahrbek – odsud jsou spouštěny jednotlivé vozy či skupiny vozů do kolejí směrové skupiny a to podle cílových stanic vlaků, které budou z těchto vozů nově sestaveny; směrová skupina – zde dochází k sestavování nových vlaků podle jejich cílových stanic; odjezdová skupina – zde je k vlakům připojena vlaková lokomotiva a vlaky odsud odjíždějí příslušným směrem.

V období mezi lety 1918 – 1938 byly vybudovány rozsáhlé areály takovýchto stanic např. v České Třebové (později dále rozšiřováno a dodnes v provozu) či v Praze – Vršovcích (dnes již neexistující)

<sup>98</sup> Ze všech plánovaných projektů (např. elektrizace trati Praha – Plzeň) byla nakonec realizována pouze elektrizace tzv. pražských spojovacích tratí. Dokončena byla v roce 1928.

<sup>99</sup> Např. již zmíněné Horní Dvořiště bylo do roku 1918 bezvýznamným horským nádražím o několika kolejích. Téměř „přes noc“ se však stalo pohraniční přechodovou stanicí a bylo nutno jej pro tyto účely rozšířit. Proto



myšleny například různé přístavby, dostavby atp. Jednoduše řečeno, vše, co bylo potřeba vybudovat pro zajištění či spíše zkvalitnění služeb a provozu na dané trati. U všech staveb mu samozřejmě příslušel vrchní dozor.

Kromě výše zmíněných záležitostí tento department dále dohlížel na projekty soukromých železnic a sledoval nové trendy v oblasti železničního stavitelství. Spolupůsobil v personálních záležitostech zaměstnanců „ve službě stavební“ a při schvalování přípojných a peážních smluv. Rovněž mu bylo vyhrazeno vedení úvěrů určených na investice.

Po reorganizaci se náplní jeho práce stalo projednávání všech stavebních záležitostí státních i soukromých drah, včetně schvalování projektů a rozpočtů. Totéž platilo i pro lanové dráhy, které byly ve stavebních záležitostech podřízeny tomuto departmentu. Zde schvaloval i projekty na jejich výstavbu. Pro všechny stavby vydával stavební povolení. V případě státních železnic rozhodoval o zadávání staveb a schvaloval stavební smlouvy. Nad veškerými stavbami rovněž vykonával i vrchní dozor. Byl povinen projednávat záležitosti veškerých stavebních řízení, vedených jinými úřady, které se dotýkaly provozovaných státních drah (či soukromých ve státním provozu) z hlediska jejich stavebních úprav. Zajišťoval technicko-policejní (bezpečnostní) zkoušky, vykonával technické prohlídky dokončených tratí a vydával povolení k provozu na nich. Sestavoval roční plán investic na státních drahách (a na soukromých drahách provozovaných státními drahami), včetně rozpočtu a materiálového zabezpečení. Z období před reorganizací mu zůstalo spolupůsobení v personálních záležitostech příslušných zaměstnanců a při schvalování přípojných a peážních smluv. I nadále mu bylo vyhrazeno vedení úvěrů, určených na investice.

Pracovní náplň třetího departmentu v období před rokem 1935 byla totožná s departmentem číslo jedna v období následujícím, a proto se následující řádky zaměří na jeho činnost ve druhém sledovaném časovém úseku. Tehdy bylo posláním tohoto departmentu zajišťování materiálu pro „službu stavební a udržovací“<sup>100</sup>. V praxi to znamenalo vrchní dohled na zadávku, objednávku, přejímání a distribuci veškerého potřebného materiálu. Totéž se vztahovalo na odprodej nepotřebného materiálu či odpadu.

---

bylo vybudováno rozsáhlé kolejiště a staniční budova s veškerým potřebným zázemím v té podobě, v jaké je známe dnes. Přestavba byla dokončena roku 1930.

<sup>100</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1937 - 1938*. XVIII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1937. s. 585

Rozhodoval o nákupu kolejí a pražců a jejich impregnaci<sup>101</sup> a rovněž projednával a schvaloval smlouvy o nákupu ostatního potřebného materiálu. Totéž platilo i v otázkách odprodeje použitého materiálu a odpadu. Odpovídal za vedení evidence cen materiálu a srovnávání jejich cen. Samozřejmostí byl dohled na hospodaření s materiálem z hlediska jeho efektivního využití. Stejně jako jeho sesterské departmenty vydával a schvaloval služební předpisy a pomůcky pro svoje spektrum činností.

Department IV./4 byl po podstatnou část prvního období rozdělen na dvě části. Část označovaná jako 4a měla na starosti záležitosti týkající železničního spodku, což v praxi znamenalo následující: schvalování projektů všech součástí železničního spodku, sestavování veškerých normálií pro tuto oblast, sledování inovací v oboru a jejich odzkoušení v praxi, provádění prohlídek a zkoušek nově postavených mostů, spolupůsobení při sestavování stavebních a zadávacích podmínek a v personálních otázkách zaměstnanců příslušejících ke „*službě mostní*“<sup>102</sup>.

Obdobné kompetence jako část 4a měla v záležitostech pozemních staveb a bytové péče část 4b. Tudíž to znamenalo schvalování projektů veškerých pozemních staveb, vydávání normálií pro tuto oblast, sledování novinek a jejich uvádění do praxe a výzkum ve svém oboru, rovněž spolupůsobil při sestavování stavebních a dodávacích podmínek a v personálních otázkách svých zaměstnanců. Spolu s departmentem sociální péče z personálního odboru měl na starosti otázky bytové péče zaměstnanců ČSD.

Po reorganizaci došlo k již zmíněné přeměně části 4b v nový department. Náplň práce zbylé části čtvrtého departmentu se od období před reorganizací nikterak podstatně nezměnila. Ke všem uvedeným záležitostem přibýlo schvalování návrhů či projektů nosných konstrukcí lanových drah, výkon dozoru při stavbách mostů a tunelů a nově zodpovídal za evidenci všech mostů a tunelů. I oblasti, ve kterých spolupůsobil, se dočkaly určitého rozšíření. Nově např. spolupůsobil v otázkách schvalování návrhů na zabezpečení drážního tělesa proti živelným pohromám, posuzování přechodnosti vozidel<sup>103</sup> s ohledem na železniční spodek a mnoha dalších.

---

<sup>101</sup> Na rozdíl ode dneška, kdy se až na výjimky používají železobetonové pražce, se tehdy používaly výhradně dřevěné, impregnace se prováděla z důvodu zvýšení životnosti.

<sup>102</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1931 - 1932*. XII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1931. s. 585

<sup>103</sup> Možnost jízdy lokomotiv či vozů na různých tratích s ohledem na konstrukční uspořádání, počet náprav, nápravové tlaky a únosnost železničních svršků.

Pátý department měl v oblasti železničního svršku podobnou náplň práce jako obě části čtvrtého departmentu ve svých oborech. Opět to tedy zahrnovalo následující: schvalování stavebních projektů železničního svršku, sestavování veškerých normálií pro svůj obor působnosti, sledování veškerých nových metod v oboru a jejich odzkoušení v praxi, spolupůsobení při sestavování stavebních a zadávacích podmínek a v personálních otázkách zaměstnanců příslušejících oblasti zabývající se otázkami kolejového svršku.

Po roce 1934 se i u pátého departmentu poněkud rozšířilo jeho „pole působnosti“. Ze stávajícího okruhu povinností mu nebyly žádné a nově například projednával a schvaloval návrhy kolejových úprav a stanovoval nejvyšší dovolené traťové rychlosti, „nápravové tlaky a rozvory vozidel se zřením k železničnímu svršku a traťovým poměrům“<sup>104</sup>. Rovněž vydával „Seznam dovolených největších rozvorů a tlaků kol vozových, jakož i ložných měr na drahách v Československé republice“. Tato publikace byla klíčová pro oblast nákladní dopravy a příslušní zaměstnanci ve spolupráci s přepravci<sup>105</sup> z ní čerpali informace o tom, kde a jaké vozy mohou použít a kolik toho na ně lze naložit. I jeho spolupůsobení doznalo určitého rozšíření: nově spolupůsobil v otázkách dodávek materiálu, resp. při uzavírání smluv o těchto dodávkách z hlediska kvality a ceny, při sestavování plánů obnovy kolejového svršku a jiných.

Jak známo, tak historie šestého departmentu se začíná psát až s rokem 1934. Jeho vznik však byl čistě formální, poněvadž pouze převzal náplň práce části čtvrtého departmentu, doposud označovanou jako 4b. Kromě osamostatnění se však nedošlo k žádnému významnému rozšíření náplně práce a department tak řešil stejné záležitosti jako jeho předchůdce. Jako drobné rozšíření povinností by se dalo uvést vedení evidence kolejových vah či spolupůsobení v oblasti projednávání přípustnosti staveb v okolí železničních tratí<sup>106</sup>.

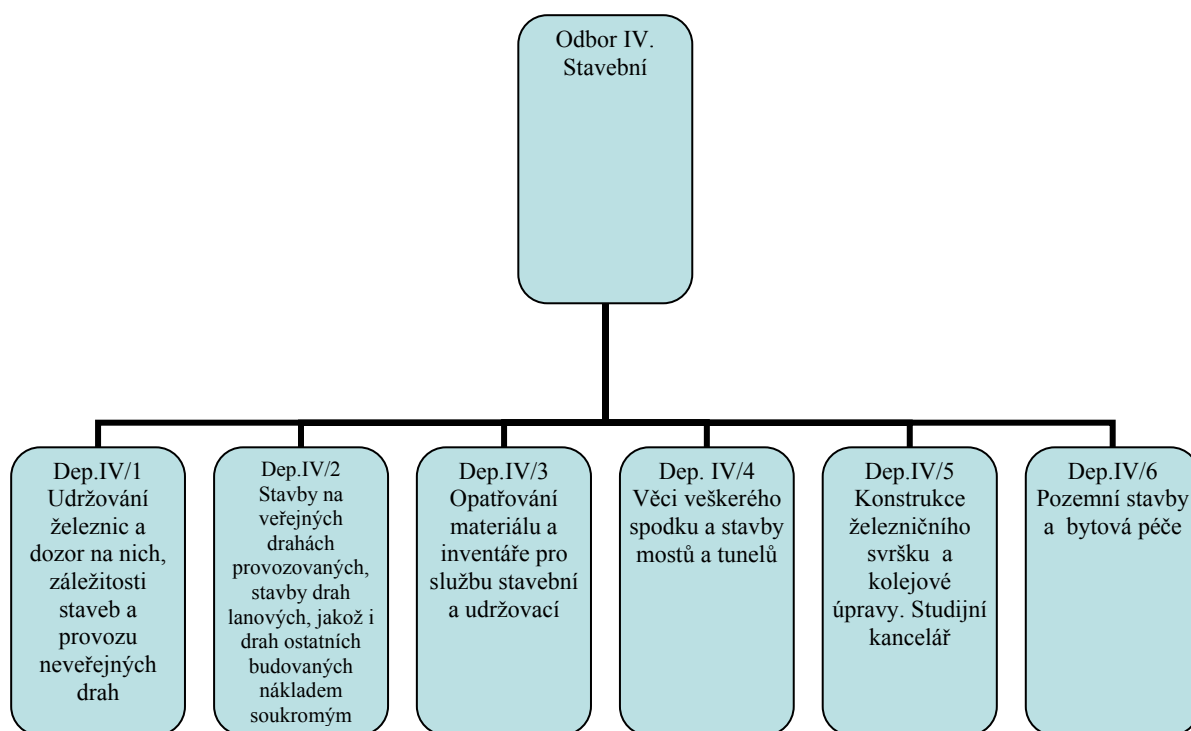
---

<sup>104</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1937 - 1938*. XVIII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1937. s. 586

<sup>105</sup> Pojmy dopravce a přepravce se u laické veřejnosti často zaměňují. Dopravce je ten, kdo je zodpovědný za zajištění přepravy cestujících nebo zásilek. Oproti tomu přepravcem se rozumí ten, kdo organizuje přepravu cestujících nebo zásilek.

<sup>106</sup> *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.45/1934*. XVI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1934.

## Organizační struktura odboru stavebního po roce 1934



## Odbor V. - Strojní

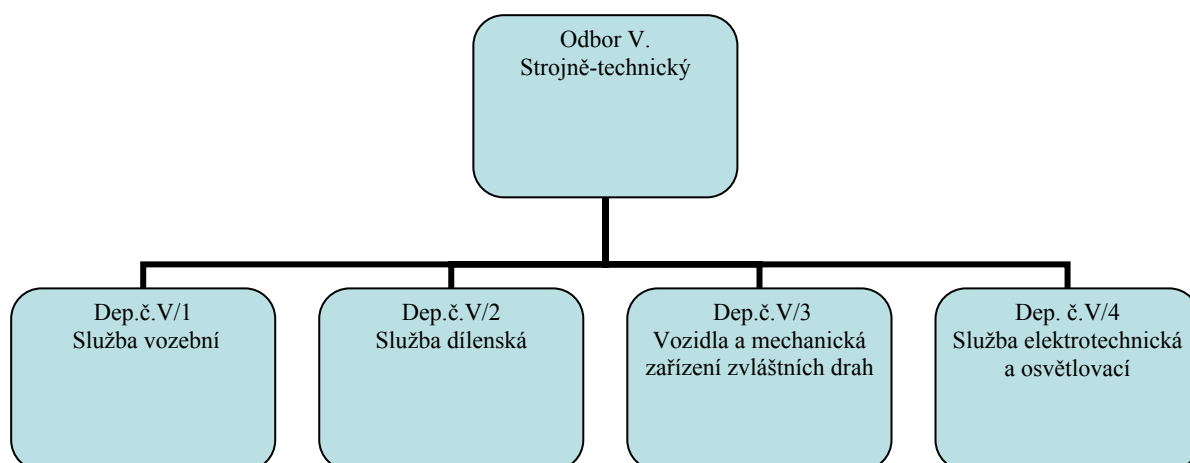
Odborem s pořadovým číslem V. byl odbor strojní. Zjednodušeně řečeno, byl to odbor, který odpovídal za to, že ČSD měly s čím jezdit. Ovšem nebylo to samozřejmě jen o tomto.

I tento odbor byl součástí ministerstva od jeho počátků. Roku 1919<sup>107</sup> se skládal ze čtyř departmentů: Dep. V/1 – služba vozební, Dep. V/2 – služba dílenská, Dep. V/3 – vozidla a mechanická zařízení zvláštních drah a Dep. V/4 – služba elektrotechnická a osvětlovací.

---

<sup>107</sup> Tehdy se nazýval Strojně-technický.

## Organizační struktura odboru strojně-technického v roce 1919



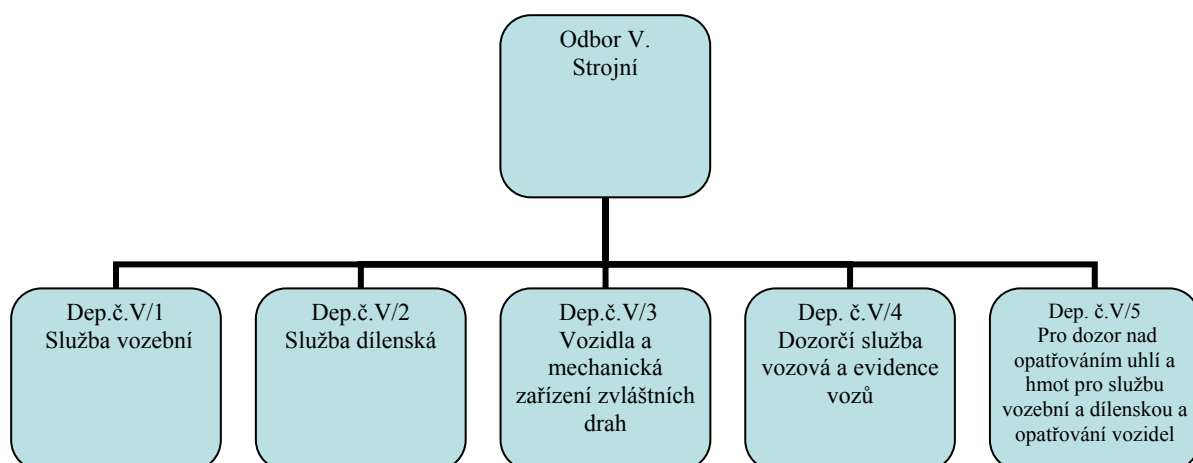
Organizační struktura v této podobě se ale dlouho neudržela, jelikož v prvních letech došlo hned k několika zásahům do její organizace. Již v roce 1920 došlo k utvoření samostatné skupiny „pro dozor nad opatřováním uhlí a hmot pro službu vozební a dílenskou a opatřování vozidel“<sup>108</sup> (v rámci odboru byla označována jako V/m). Její agenda zahrnovala kompetence vyčleněné z prvního a druhého departmentu. Další změna v organizaci přišla po uplynutí dvou let. Tehdy došlo k přesunu čtvrtého departmentu (pro službu elektrotechnickou a osvětlovací) pod odbor VI. Jednalo se o vcelku logický krok, poněvadž náplň práce tohoto departmentu neměla mnoho společného s provozem kolejových vozidel. Zároveň s touto změnou dochází k utvoření nového čtvrtého departmentu – „dozorčí služba vozová a evidence vozů“<sup>109</sup>. Tento department převzal některé kompetence ze stávajících departmentů V., ale i VI. odboru (viz dále). Organizační struktura ještě nestačila ani pořádně „vychladnout“ a roku 1923 ji potkává další proměna, třebaže ne tak veliká jako ta předcházející – skupina V/m je přeměněna v department s pořadovým číslem pět. Jeho název a okruh zájmu se nemění. Poté došlo na spoustu let k ustálení organizačního schématu tohoto odboru a další změna se objevuje až těsně před polovinou 30. let.

---

<sup>108</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1922*. III. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1922. s. 94

<sup>109</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1923*. IV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923. s. 100

## Organizační struktura odboru strojího po změnách v roce 1922 a 1923



Roku 1932 se po jedenácti letech vrací pod křídla V. odboru department „pro službu elektrotechnickou, osvětlovací a (nově) elektrizaci drah“<sup>110 111</sup>. Jelikož stávající čtvrtý department je kompletně přesunut pod VI. odbor, tak tento znovu zaujímá své staronové označení. Je pravděpodobné, že si ministerstvo se zařazením tohoto departmentu tak trochu nevědělo rady, poněvadž jak v rámci tohoto odboru, tak v rámci VI. (dopravního odboru) byl díky své náplni poněkud atypickým. Vzhledem k jeho zaměření by bylo asi nejlogičtější jeho začlenění do odboru IV. (stavebního). Tam však nikdy nepatřil.

Tečku za organizačními změnami v rámci strojího odboru znamenal vznik departmentu V/6 – „služba motorová, vozba kolejovými motorovými vozidly, jejich stavba a udržování“<sup>112</sup>. Vznik tohoto departmentu se datuje do roku 1937 a souvisel s předchozím rozvojem motorizace ČSD a jejich následným rozšířením i do dálkové dopravy.

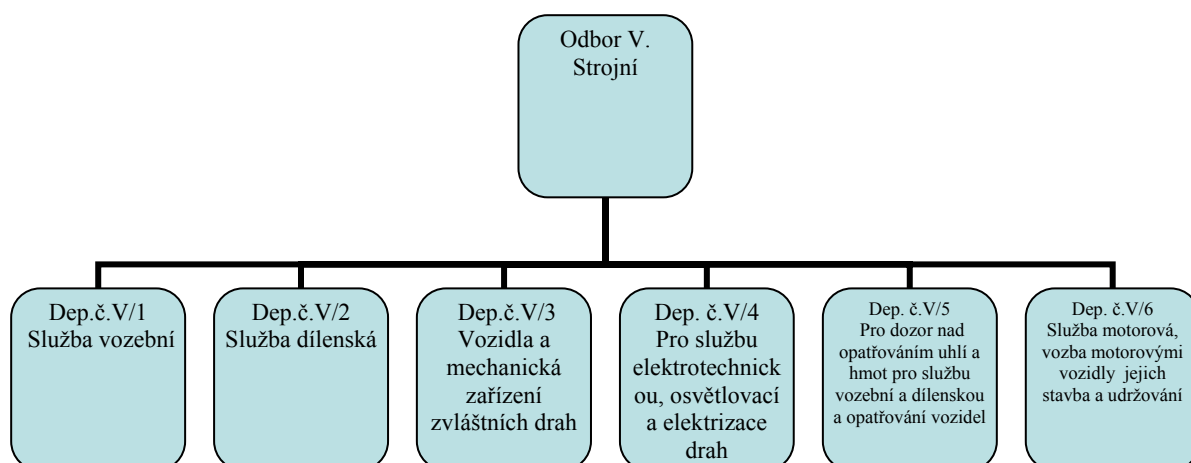
---

<sup>110</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 570

<sup>111</sup> *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.30/1932.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1932.

<sup>112</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39.* XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 606

## Organizační struktura odboru strojího po změnách v roce 1932 a 1937



První department měl na starosti organizaci služby vozební. Co se pod tímto názvem skrývalo? Především vše, co se týkalo organizování provozu hnacích vozidel. Měl tedy na starosti vedení jejich evidence, včetně pojízdných jeřábů a sněžných pluhů a na základě toho stanovoval jejich potřebu. Dále spolupůsobil při schvalování návrhů na stavby výtopen a vykonával dozor nad opatřováním jejich zařízení. Stejně jako jiné departmenty (i jiných odborech), tak i tento sledoval dění ve svém oboru u cizích železnic, projednával záležitosti svého oboru vyplývající z mezinárodních dohod a spolupůsobil v personálních otázkách „svých“ zaměstnanců. Kromě toho se spolupodílel na sjednávání smluv o společné službě ve stanicích, tj. ve stanicích na styku drah dvou společností či v pohraničních přechodových stanicích.

Po zahájení automobilové dopravy v režii ČSD<sup>113</sup> měl na starosti samotné opatřování vozidel, jejich údržbu (včetně garážování), evidenci a taktéž jimi disponoval. O výběru typu vozidel spolurozhodoval. V této oblasti vedl veškerou statistiku a z toho mu plynula povinnost spravovat úvěry určené na nákup vozidel. V oblasti technicko-vozební vykonával vrchní dohled.

Podobné kompetence jako měl první department ve „službě vozební“ měl v oblasti „služby dílenské“ department V/2. Jeho nejdůležitější náplní byla organizace tedy této služby a vrchní dozor nad ní. To pochopitelně zahrnovalo i schvalování příslušných předpisů. Vedle

---

<sup>113</sup> 1. 10. 1930 – linka od železniční stanice v Malackách do Uhorské Vsi – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.41/1930*. XII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1930.

toho spolupůsobil při schvalování návrhů na stavby dílen, dozoroval nad pořizováním strojního zařízení a materiálu nutného pro chod dílen. I tento department sledoval vývoj ve své oblasti u cizích železnic, projednával záležitosti svého oboru plynoucí z mezinárodních závazků a spolupůsobil v personálních otázkách zaměstnanců „služby dílenské“. Rovněž prováděl pokusy a vedl statistiku svého oboru.

Třetí department kompletně odpovídal za „vozidla a mechanická zařízení zvláštních drah“. V praxi to znamenalo sestavování konstrukcí pro tato vozidla, stanovení příslušných norem a dodací podmínky pro vozidla. Při přejímání těchto vozidel mu příslušel vrchní dozor. Zkoumal a schvaloval návrhy strojních a mechanických zařízení zvláštních a lanových drah. Příslušelo mu sledování novinek, vývoje u cizích železnic a projednávání mezinárodních závazků ve svém oboru. Odpovídal za evidenci a vedení archivu výkresů všech těchto vozidel.

Čtvrtý department měl během sledovaného období dvě naprosto odlišné náplně. Vzhledem k tomu, že „dozorčí služba vozová a evidence vozů“ patří spíše do oblasti hospodaření s taženými vozidly, tak ji bude prostor věnován později. Na tomto místě se budu věnovat kompetencím, které měl tento department na počátku a na konci sledovaného období.

„Služba elektrotechnická, osvětlovací a elektrizace drah“<sup>114</sup> měla (zjednodušeně řečeno) na starosti vše, co se týkalo použití elektrické energie v železničním provozu. Znamenalo to, že zkoumal a schvaloval konstrukce, plány a předpisy pro danou oblast. To se týkalo i osvětlování vlaků. Ovšem osvětlování vlaků nebylo pouze elektrické, ale i plynové, takže tento department měl na starosti i výrobu a opatřování plynu pro tyto účely. Dále spolupůsobil při zkoumání návrhů na elektrizaci místních a drobných drah, při koncesním jednání a stanovení podmínek koncese. Rozhodoval o zavádění elektrické trakce na všech tratích ve správě ČSD. Z toho plynulo schvalování plánů konstrukcí a předpisů pro elektrický provoz na daných tratích, stanovení dodacích lhůt při elektrizaci tratí, spolupodílení se na schvalování konstrukcí elektrických lokomotiv a elektrických motorových vozů, odpovědnost za zajištění dodávek pro nově elektrizované tratě a spolupůsobením při schvalování smluv, které se týkaly výroby proudu pro elektrifikované tratě. Po dokončení elektrifikace prováděl zkušební jízdy, přejímal elektrické lokomotivy a elektrické motorové

---

<sup>114</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 605



vozy a nad těmito tratěmi vykonával vrchní dozor<sup>115</sup>. Ve své oblasti vyřizoval veškeré záležitosti týkající se tratí Tábor – Bechyně<sup>116</sup> a Vyšší Brod – Certlov<sup>117</sup>.

Z obecnějších záležitostí se jej rovněž týkalo spolupůsobení v personálních otázkách „svých“ zaměstnanců, sledování vývoj v oblasti využití elektrické energie u cizích železnic, inovace ve své oblasti a projednávání mezinárodních záležitostí svého oboru.

Department číslo pět měl za úkol věnovat se činností vyplývajícím z jeho názvu. To zahrnovalo dozor na dodávku a distribuci materiálu<sup>118</sup>. Rovněž nákup vozidel zajišťoval tento department. Pro výše uvedené činnosti sestavoval normy.

Šestý department odpovídal za celou oblast provozu motorových vozů, včetně výkonu dozoru. To znamenalo, že spolupůsobil při určování vlaků, které budou vedeny motorovými vozy, a na základě toho je přiděloval jednotlivým ředitelstvím. Proto, aby mohl tyto činnosti vykonávat, tak musel znát přesný inventární stav motorových vozů – proto tedy vedl jejich evidenci. Samozřejmostí bylo jeho spolupůsobení při objednávkách motorových vozů. Navrhoval konstrukce motorových vozů, schvaloval plány nových vozidel (i pro soukromé železnice), stanovoval dodací podmínky, prováděl jejich zkoušky, dozoroval nad jejich přejímáním do stavu ČSD a vydával předpisy pro jejich údržbu. Kromě toho také podával návrhy na rekonstrukce a rušení motorových vozů a sestavoval plány jejich oprav. Z toho vyplývalo jednak projednávání nehod a závažných závad motorových vozů, jednak jeho spolupůsobení při opatřování náhradních dílů. Tak jako jiné departmenty sledoval vývoj svého oboru na cizích železnicích, vyřizoval příslušnou mezinárodní agendu, vedl

---

<sup>115</sup> Týkalo se pouze elektrického provozu, nikoliv kolejového svršku, spodku a ostatních zařízení.

<sup>116</sup> První elektrifikovaná trať na území dnešní ČR. Za její výstavbou stojí významný český technik a vynálezce František Křížík. Postavena v letech 1902 – 1903 a do provozu slavnostně uvedena v červnu roku 1903. Napájecí systém byl původně řešen jako třívodičový o napětí 2x700 V ss. Elektrická energie byla dodávána elektrárnou v Táboře. Toto neobvyklé řešení bylo koncem třicátých let odstraněno a napájecí systém přestavěn na standartní dvouvodičový s napětím 1500 V ss. Ještě předtím, roku 1928, byla trať v Bechyni prodloužena přes nově postavený most blíže centru města. Tento most je unikátní, poněvadž je určen současně pro silniční i železniční dopravu. V současné době je elektrický provoz využíván sporadicky, protože osobní i nákladní dopravu zajišťují motorové jednotky a motorové lokomotivy.

<sup>117</sup> Druhá elektrifikovaná trať na našem území byla otevřena 17. 12. 1911. S jejím vznikem jsou spojena jména opata cisterciáckého kláštera ve Vyšším Brodě Bruno Pammera a majitele papírny v Loučovicích Arnošta Poráka, kteří založili v roce 1910 spolek „Vyšebrodská elektrická místní dráha Zartlesdorf-Lippnerschwebe. Během své existence byla dvakrát rekonstruována. Poprvé to bylo v 50. letech 20. století v souvislosti s výstavbou lipenské vodní nádrže. Tehdy bylo původní napájení 1280 V ss nahrazeno 1500 V ss a přeložen koncovým úsek Loučovice – Lipno nad Vltavou. Druhá rekonstrukce proběhla v letech 2003 – 2005, při které bylo napětí 1500 V ss nahrazeno střídavým 25000 V/50Hz. Tím se tato trať zároveň stala záložním napájecím zdrojem tratě České Budějovice – Rybník – Horní Dvořiště – Linz.

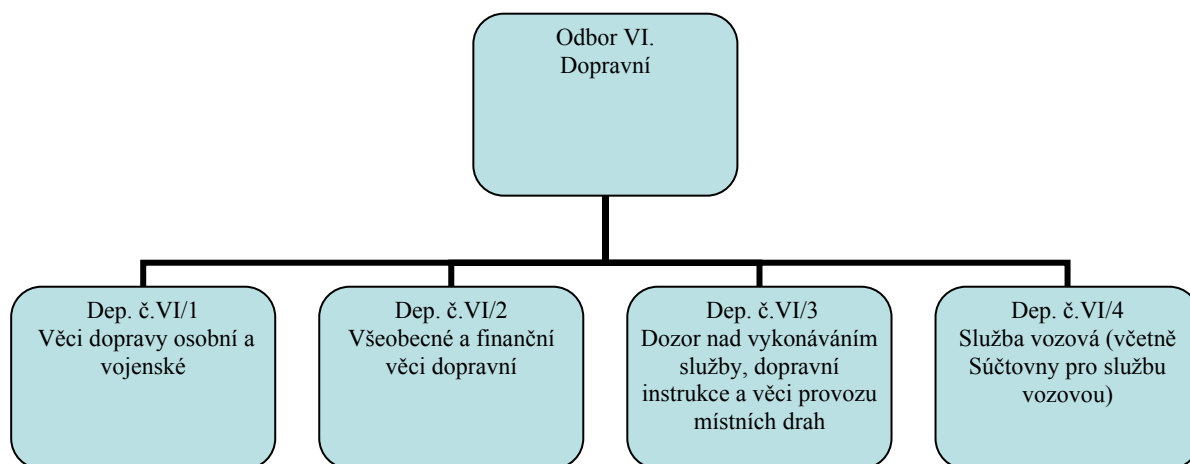
<sup>118</sup> Netýkalo se stavebního materiálu.

statistiku<sup>119</sup>, spolupůsobil při řešení personálních záležitostí svého okruhu zaměstnanců, sestavoval rozpočet a evidoval a spravoval úvěry určené pro oblast své činnosti. Opomíjet by se neměla jeho spolupůsobnost v oblasti výstavby čerpacích stanic a stání („garáží“) pro motorové vozy.

## Odbor VI. - Dopravní

Posledním odborem, alespoň dle pořadí, byl ten s číslovkou VI. a nazývaný Dopravní. V organizačním schématu ministerstva se vyskytoval stejně jako většina předcházejících odborů od roku 1919. V jeho počátcích jej tvořily čtyři departmenty: Dep. 1 – věci dopravy osobní a vojenské, Dep. 2 – všeobecné a finanční věci dopravní, Dep. 3 – dozor nad vykonáváním služby, dopravní instrukce a věci provozu na místních drahách a Dep. 4 – služba vozová (včetně „Súčtovny pro službu vozovou“)<sup>120</sup>.

### Organizační struktura odboru dopravního v roce 1919



Výčet organizačních změn tohoto odboru je poměrně bohatý a stejně jako u jiných odborů s nimi bylo započato poměrně záhy. Roku 1921 dochází k rozdělení čtvrtého departmentu na tři skupiny: skupina VI./4 ad. – pro vozovou službu administrativní a dohledací, skupina VI./4 ex. – pro vozovou službu exekutivní a skupina VI./4 ev. - pro

<sup>119</sup> Týkala se výkonů motorových vozů a spotřeby pohonných hmot a jiného materiálu.

<sup>120</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 70 a 71

vozovou službu evidenční<sup>121</sup>. V souvislosti s touto změnou ještě dochází k převedení „Súčtovny pro službu vozovou“ pod Ředitelství státních drah v Praze<sup>122</sup>. Další změna nastává v roce 1922, kdy dochází ke zmíněné rošádě mezi V. a VI. odborem. Tímto dochází jednak ke vzniku dep. VI/5 – služba elektrotechnická a osvětlovací a jednak k převedení skupiny VI./4 ev. pod odbor V. . O rok později se organizační struktura znovu rozšiřuje, jelikož z odboru IV. je vyčleněna skupina zabývající se záležitostmi zabezpečení dopravy a návěštních zařízení. Zde se z ní stává dep. VI./6 – pro věci zabezpečení dopravy a zařízení návěštních<sup>123</sup>. V témže roce dochází ke vzniku studijní kanceláře pro „*elektrisasi drah hlavních a místních, které souvisí provozně a stavebně s hlavními drahami*“<sup>124</sup>. Roku 1930 je tato kancelář sloučena s dep. VI./5<sup>125</sup>.

---

<sup>121</sup> Výnos č. 2394 ze dne 28. 6. 1921 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.31/1921*. III. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1921.

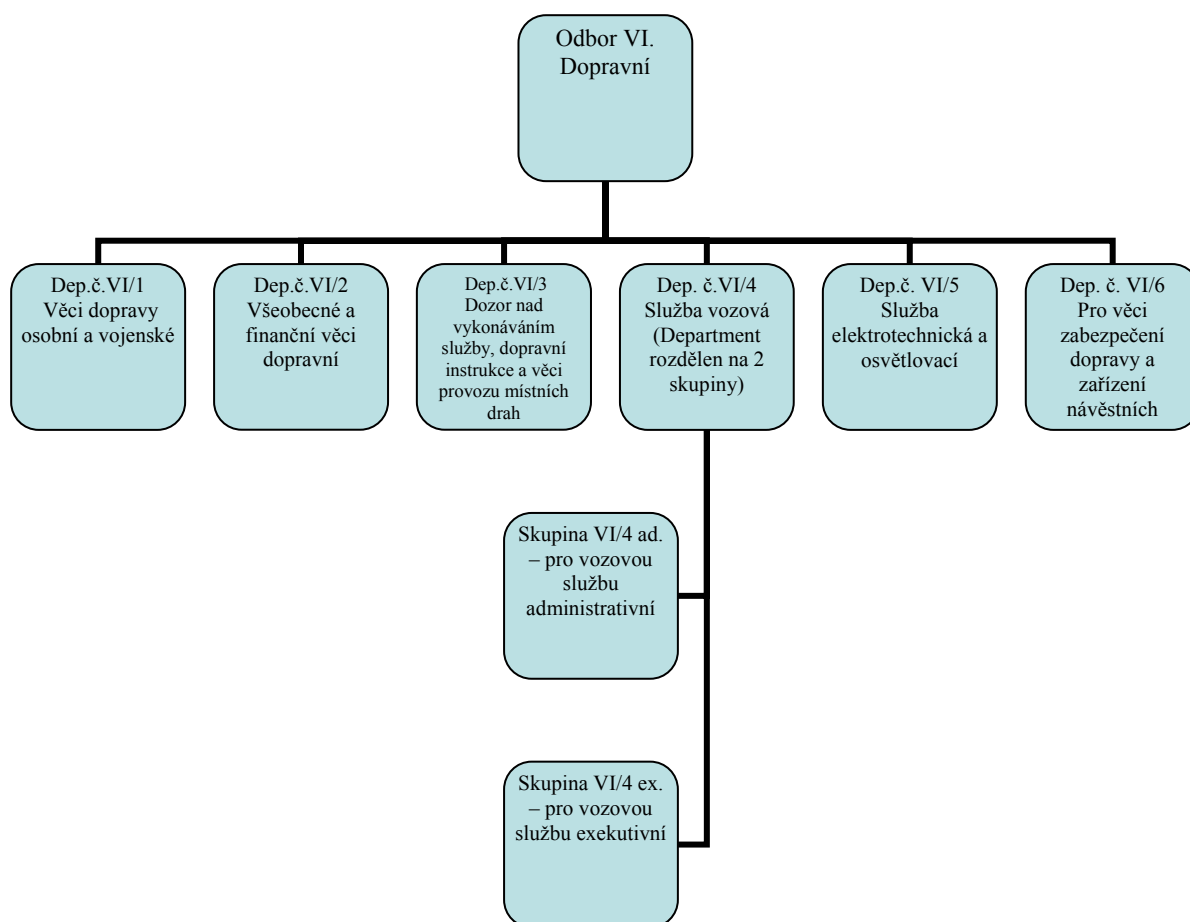
<sup>122</sup> Zde jako oddělení X. – Ústřední súčtovna vozů

<sup>123</sup> Výnos č. 313 ze dne 13. 2. 1923 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.10/1923*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923.

<sup>124</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924*. VI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924, str. 122

<sup>125</sup> *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.43/1930*. XII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1930.

## Organizační struktura odboru dopravního po změnách v letech 1921 až 1923



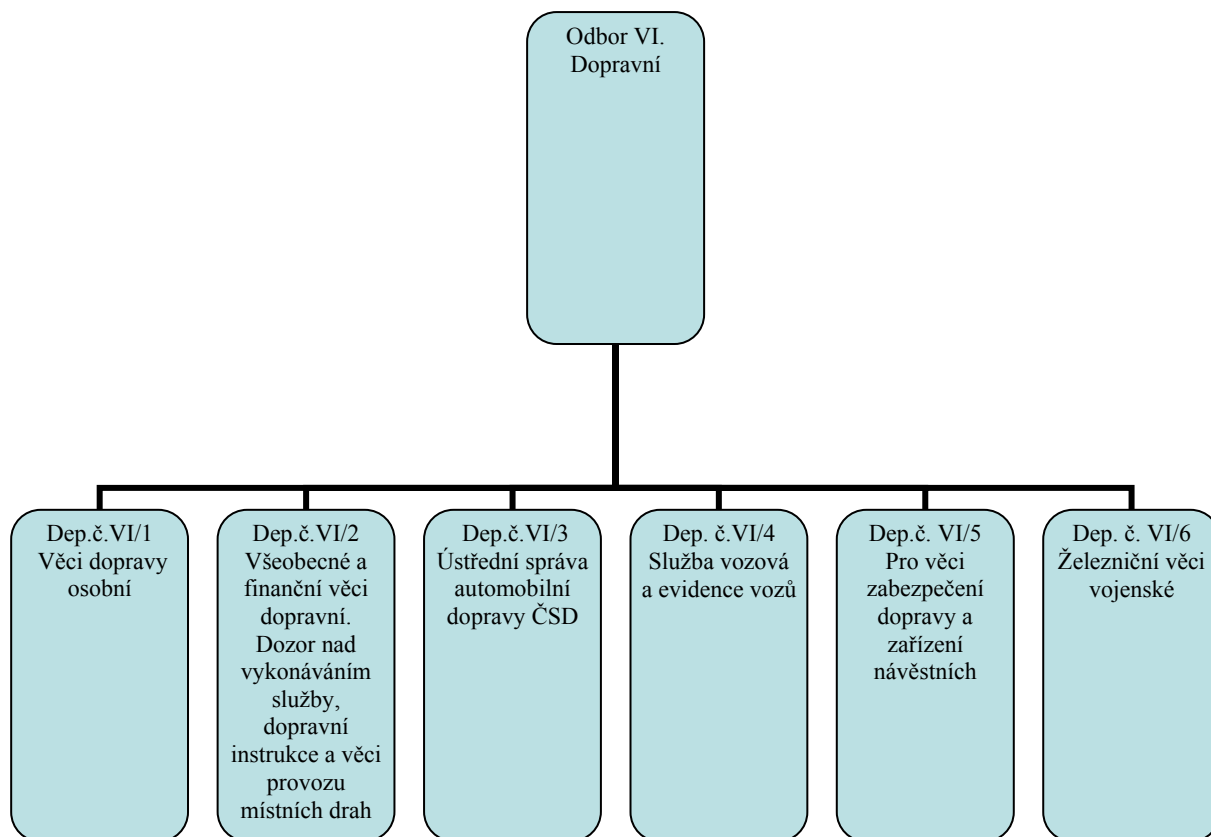
Po tomto bouřlivém období dochází k ustálení organizační struktury a další změny přicházejí až v souvislosti s opětovným převedením „elektrotechnického“ departmentu zpět pod odbor V. a „dozorčí služby vozové a evidence vozů“ pod odbor VI<sup>126</sup>, konkrétně jeho čtvrtý department. Zároveň s tímto krokem je upuštěno od skupinového rozdělení tohoto departmentu. Druhou významnou změnou tohoto období je přeměna třetího departmentu na „Ústřední správu automobilní dopravy ČSD“<sup>127</sup>. To mělo souvislost s rozvojem automobilové dopravy v režii ČSD, jakožto odpovědi na sílící tlak silniční dopravy a z toho plynoucí potřebě sjednotit její správu. Kompetence stávajícího třetího departmentu, které se netýkaly automobilového provozu, byly přesunuty pod dep. VI./2. Poslední změnou

<sup>126</sup> Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.30/1932. XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1932.

<sup>127</sup> Rozhodnutí ministra železnic ze dne 14. 7. 1932 o zřízení „Ústřední správy automobilní dopravy ČSD“. Činnost zahájila od 1. 8. téhož roku – viz Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.31/1932. XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic.

v organizaci tohoto odboru bylo vyčlenění záležitostí vojenské železniční dopravy z dep. VI./1. Po tomto kroku došlo ke vzniku samostatného departmentu (dep. VI./6), který měl na starosti tyto otázky. To vše se odehrálo roku 1936.

### Organizační struktura odboru dopravního v roce 1936



Náplň práce prvního departmentu se po celou sledovanou dobu nijak výrazně nezměnila, pokud pomineme vyčlenění vojenských záležitostí. Jeho úkolem (a úkolem departmentu číslo dvě) bylo především zajistit síťový charakter osobní dopravy, a proto jednou z jeho kompetencí bylo zajišťování veškerých záležitostí týkající se jízdních řádů na hlavních tratích. Kromě toho schvaloval jízdní řády soukromých železnic. Dále zodpovídal za osobní dopravu jako celek, včetně vozů.

Nejvyšší instancí dopravní služby na železnici byl druhý department tohoto odboru. V praxi to znamenalo vydávání dopravních předpisů, dozor nad vhodností a hospodárností používaných zařízení, zajištění výstavby objektů nutných pro zajištění dopravy, spolupůsobnost při schvalování projektů stanic, jejich výstavbě nebo rekonstrukci s ohledem

na provoz<sup>128</sup>. Stejně jako ostatní departmenty, tak i tento spolupůsobil v personálních otázkách svých zaměstnanců a stanovoval jejich počet, potřebný k zajištění výkonu dopravní služby. Neméně důležitou byla jeho spolupůsobnost při sjednávání peážních a přípojných smluv. Samozřejmostí bylo sledování novinek ve svém oboru.

Po roce 1932 ke stávajícím otázkám přibýly ty, kterými se předtím zabýval třetí department (dozor nad vykonáváním služby, dopravní instrukce a věci provozu na místních drahách). To znamenalo projednávání všech záležitostí, týkajících se provozu na místních tratích a to včetně sestavování a schvalování specifických dopravních předpisů<sup>129</sup>. Řešil veškeré otázky týkající se provozu na místních drahách, včetně spolupůsobení při sestavování jízdních řádů. Taktéž zodpovídal za vybavení místních železnic z hlediska jejich zabezpečení. Ve spolupráci s ostatními departmenty měl na starosti poštovní službu na železnici a řešil záležitosti školení a zkoušek dopravních zaměstnanců. Po zrušení VII. odboru v roce 1935 převzal kompetence, které se týkaly sestavování statistiky úrazů a nehod na železnici a dozoru na dopravní službu z hlediska bezpečnosti dopravy<sup>130</sup>.

Department VI./3 se po roce 1936 stal nejvyšším správním orgánem automobilového provozu v režii ČSD<sup>131</sup>, avšak většinu záležitostí tohoto odvětví řešil již v předchozím období. Ustanovením vlastního departmentu došlo pouze k jejich osamostatnění. Centrálně zajišťoval provoz veškerých autobusových i nákladních automobilových linek v režii ČSD, *„jakož i ostatní silniční dopravy všeho druhu, včetně služby povoznické s pohonem motorickým neb jiným pohonem, provozované v režii ČSD a zřízené ku pomoci resp. na doplnění železničního provozu ČSD“*<sup>132</sup>. Z pochopitelných důvodů sledoval i vývoj u ostatních podniků, zabývajících se silniční dopravou. Zároveň jakožto orgán státní správy uděloval koncese pro provozování silniční dopravy a stanovoval podmínky pro jejich udělení. Mimoto měl ještě na starosti protikonkurenční (!) opatření proti soukromým automobilovým dopravcům a spolu s ostatními příslušnými odbory a departmenty měl

---

<sup>128</sup> To znamenalo např. dosazení vhodného staničního zabezpečovacího zařízení a z toho plynoucí stavby, počet návěstidel atd.

<sup>129</sup> Např. pro ozubnicovou trať Tanvald – Kořenov.

<sup>130</sup> *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.42/1935*. XVII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935.

<sup>131</sup> Oficiální název tohoto „závodu“ byl „Automobilní doprava ČSD“.

<sup>132</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1936 - 37*. XVII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1936. s. 557

pracovat na udržení a získávání přeprav zpět pod křídla ČSD. Podával návrhy na zřizování autodoprav buď v režii, nebo s účastí ČSD<sup>133</sup>.

Department VI./4 kompletně zodpovídal za hospodaření s vozy a to jak s osobními, tak i nákladními. Mezi lety 1921 - 1932 byl tento department rozdělen nejprve na tři skupiny, poté na dvě skupiny.

Skupina VI./4 ad (pro vozovou službu administrativní a dohlédací) měla na starosti především formální otázky hospodaření s železničními vozy<sup>134</sup>. To znamenalo kupříkladu sjednávání úmluv o vzájemném používání vozů s cizími železnicemi, tvorbu předpisů pro službu vozovou a dozor na jejich plnění, utváření turnusů (oběhů) vozů, ale také stanovování podmínek pro hromadné přepravy či řepnou kampaň. Určování lhůt pro nakládku vozů a postihy za jejich nedodržení patřily také mezi kompetence této skupiny. Rovněž tak sestavování směrnic pro vozy určené na vývoz. Taktéž spolupůsobila v personálních otázkách zaměstnanců pracujících v celé službě vozové.

Naproti tomu skupina VI./4 ex (pro vozovou službu exekutivní) řešila záležitosti ryze praktické. Dnes bychom to nazvali pravděpodobně centrální vozový dispečink. Znamenalo to dirigování pohybu všech vozů – osobních, nákladních a poštovních, určených jak pro civilní, tak pro vojenské potřeby, evidenci turnusových vozů či sledování a řízení pohybu vozů při ucelených přepravách (zpravidla uhlí). Další část agendy se týkala mezinárodní dopravy. Zde především vedl evidenci vozů, které byly určeny k dovozu uhlí z ciziny, sledoval „pobyt“ vozů ČSD v zahraničí na základě jejich výjezdu a příjezdu z a do republiky a na základě toho evidoval oběhy vozů se zbožím k vývozu do zahraničí. Ze všech získaných údajů sestavoval statistiku.

Skupina VI./4 ev (pro vozovou službu evidenční), která byla od roku 1922 do roku 1932 součástí V. odboru jako samostatný department, měla na starosti veškerou evidenci všeho, co se železničních vozů týče. Tedy především vedla v patnosti všechny vozy zařazené do provozu v ČSR, tj. vedle vozů ČSD, vozů místních železnic v provozu ČSD, vozů najatých a pronajatých, soukromých vozů zařazených u ČSD, vozy soukromých železnic a vozy Mezinárodní společnosti lůžkových vozů (CIWL)<sup>135</sup>. Z toho plynula celá

---

<sup>133</sup> Na tomto byla nutná dohoda s III. odborem.

<sup>134</sup> Vyjma evidence vozů.

<sup>135</sup> Z francouzského Compagnie Internationale des Wagons-Lits; společnost byla založena roku 1874 belgickým občanem Georgesem Nagelmackersem a až do první světové války byla jediným provozovatelem jídelních a

řada dalších činností – vyřizování otázek nájmu a pronájmu vozů, sjednávání smluv o zařazení soukromých vozů do parku ČSD či spolurozhodování o rušení vozů a doplnění stavu vozů. Neméně důležité byly otázky označování a číslování vozů nebo evidování změn v konstrukcích jednotlivých řad vozů. Po první světové válce bylo důležitou součástí jeho agendy spolupůsobení při dělení vozů po železničních společnostech Rakouska-Uherska. K tomu všemu ještě sestavoval statistiku horkých ložisek, statistiku spotřeby maziva a účtoval náhrady za poškozené vozy a odcizené oddělitelné vozové součásti. I při sjednávání mezinárodních smluv byla nezbytnou účast zaměstnanců z této části departmentu.

Zrušení skupinového uspořádání tohoto departmentu nemělo na jeho kompetence v podstatě žádný vliv a rozsah jeho činnosti se tak nikterak nezměnil.

Orgánem, který měl centrálně na starosti oblast sdělovací a zabezpečovací techniky na železnici, byl pátý department tohoto odboru. Jeho úloha spočívala ve výkonu dozoru nad touto oblastí, schvalování návrhů zabezpečovacích zařízení (staničních<sup>136</sup> i traťových<sup>137</sup>), výstavby návěstidel, budování telefonních a telegrafních linek a návrhů na zabezpečení přejezdů. Z tohoto vyplýval dohled nad výstavbou těchto zařízení, jejich údržbou a dodávkami materiálu. Rovněž sestavoval předpisy pro obsluhu všech těchto zařízení a stanovoval směrnice „*pro zřizování a udržování telegrafních vedení a pro výkon telegrafní služby za státní správu telegrafní*“<sup>138</sup>. Netřeba dodávat, že spolupůsobil v personálních otázkách zaměstnanců pod něj spadajících a že rovněž sledoval vývoj svého oboru v ostatních státech.

---

lůžkových vozů v Evropě. Po vypuknutí války převzala její činnost v Rakousku – Uhersku a Německu společnost Mitropa, která v poválečném období byla jejím hlavním rivalem. Po válce zajišťovala služby v jídelních a lůžkových vozech v Rakousku, Polsku a Československu CIWL, v Německu Mitropa a pro tranzitní vlaky uzavřely v obě společnosti v roce 1925 dohodu. Po anšlusu Rakouska trh ve střední Evropě ovládla znovu Mitropa a CIWL zde své postavení již nikdy zpět nezískala. S koncem druhé světové války se vrátila pouze do Rakouska, kde dodnes zajišťuje služby ve spacích vozech. Dnes kromě Rakouska působí ještě ve Francii (pouze lůžkové vozy), Itálii, Španělsku, Portugalsku a je poskytovatelem služeb v jídelních vozech vlaků společnosti Eurostar mezi kontinentem a Velkou Británií. Ústředí firmy sídlí v Paříži. S jejím jménem jsou nerozlučně spojeny známé vlaky jako Orient – Expres, Nord Expres či Sud Expres.

<sup>136</sup> Pomocí staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) se řídí příprava vlakové či posunové cesty a zároveň zajišťuje bezpečná jízda vlaku či posunového dílu v obvodu stanice. Existuje několik druhů SZZ – mechanické, elektromechanické, elektrodynamické, později reléové (u nás od roku 1946) a dnes je nejmodernější reléové s elektronickým stavědlem.

<sup>137</sup> Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) zajišťuje bezpečnou jízdu vlaku (a dnes ještě Posunu mezi dopravami) mezi dvěma dopravami s kolejovým rozvětvením (stanice, výhybna či odbočka).

<sup>138</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1937 - 38*. XVIII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1937. s. 590



Existence departmentu VI./6 (železniční věci vojenské) nebyla nikterak dlouhá (utvořil se až v roce 1936, předtím byl součástí prvního departmentu), ale jeho pozice nebyla bezvýznamná, protože byl zprostředkovatelem styku mezi Ministerstvem železnic a Ministerstvem národní obrany v době zvýšeného ohrožení republiky. A jak známo, železnice byla pro armádu klíčovým dopravním prostředkem.

Mimo toho zajišťoval záležitosti vojenského využívání drah (státních i soukromých) a z toho plynoucí odpovídající úpravu jízdních řádů s ohledem na potřeby armády.

## **Odbor VII. – Pro vrchnostenské věci železniční**

Tento odbor se v organizační struktuře se objevuje až v roce 1932 a jeho existence v rámci ministerstva železnic se počítala na pouhé tři roky.

Skládal se ze dvou departmentů. První měl na starosti „Vrchnostenské věci právní a správní“<sup>139</sup> a druhý „Technicko-administrativní vrchnostenské, technický dohled a kontrola“<sup>140</sup>. To v praxi znamenalo sestavování statistiky nehod a úrazů na železnici a dohled na výkon dopravní služby z hlediska bezpečnosti provozu.

Odbor VII. zanikl na základě rozhodnutí ministra železnic ze dne 9. 10. 1935<sup>141</sup>. Jeho agenda byla rozčleněna mezi ostatní odbory ministerstva. Největší část kompetencí převzal druhý department VI. odboru.

## **Ústřední stavební správa**

Jak již bylo uvedeno v úvodu, tak zejména na území Slovenska bylo nutno vybudovat obrovské množství kilometrů nových železnic, aby bylo možné účinně projít tyto oblasti s ostatními částmi republiky. Vzhledem k náročnosti a rozsahu tohoto úkolu bylo v podstatě vyloučeno, aby toto zajišťoval stavební odbor, třebaže se na zlepšení spojení s východní částí

---

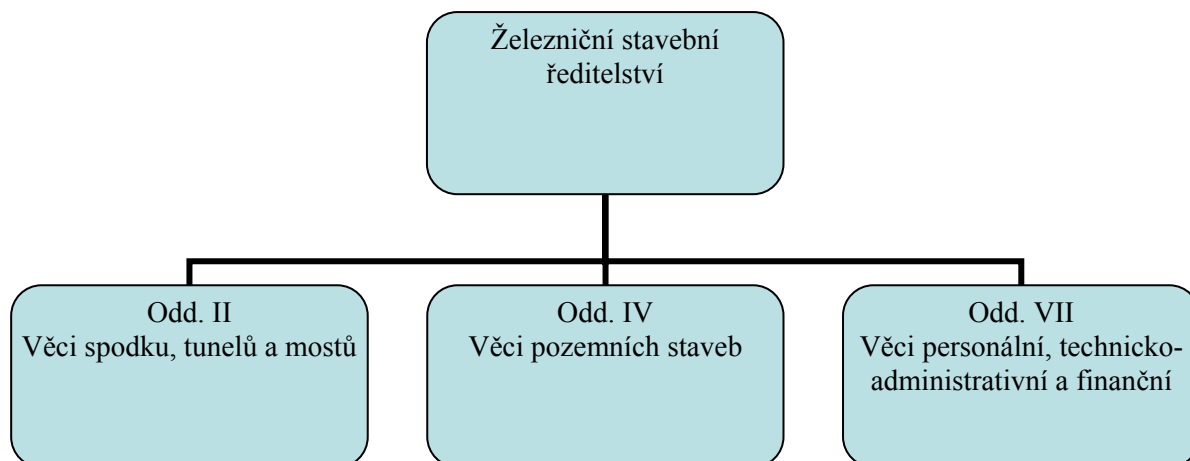
<sup>139</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34*. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 573

<sup>140</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34*. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 573

<sup>141</sup> Rozhodnutí ministra železnic č. 826/pres. ze dne 9. 10. 1935 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.42/1935*. XVII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935.

státu výrazně podílel. Proto bylo v rámci ministerstva přikročeno ke zřízení samostatného orgánu, který by měl na starosti vše od vyprojektování trasy až po její uvedení do provozu. Tímto orgánem se stala Ústřední stavební správa.

### Organizační struktura Železničního stavebního ředitelství od 4. 3. 1921



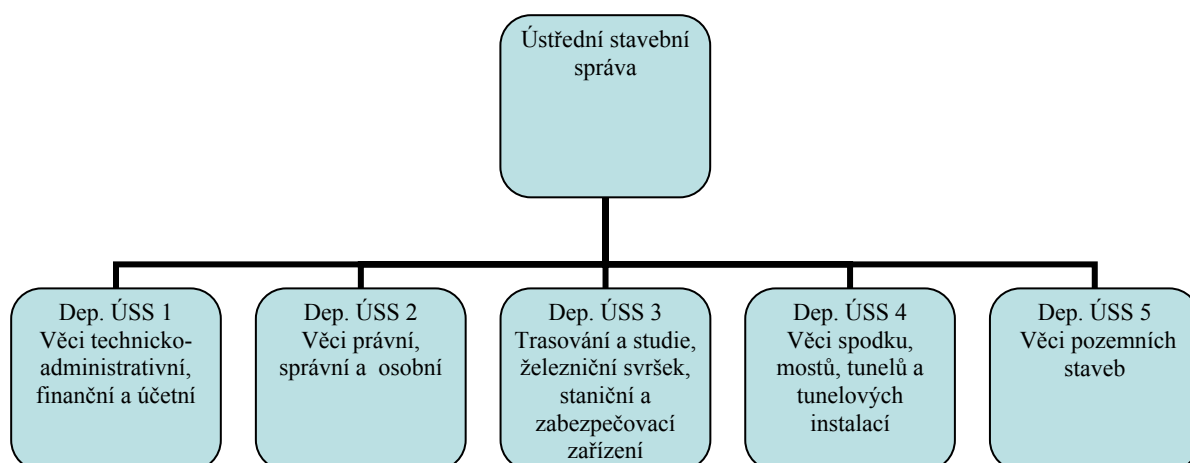
Její počátky se datují k 4. 3. 1921, kdy byla zákonem<sup>142</sup> zřízena jako složka Ministerstva železnic pod názvem Železniční stavební ředitelství<sup>143</sup>, s podřízenými správami a expoziturami. Podle původních plánů se toto ředitelství mělo skládat z osmi oddělení, avšak zpočátku byla aktivována pouze tři (oddělení II. – věci spodku, tunelů a mostů, oddělení IV. – věci pozemních staveb, oddělení VII. – věci personální, technicko-administrativní a finanční)<sup>144</sup> a tento stav vydržel až do změn, ke kterým došlo o dva roky později. Tehdy se kromě změny názvu přikročilo i k reorganizaci. Ústřední stavební správa se nově skládala z pěti departmentů: Dep. ÚSS 1 – věci technicko-administrativní, finanční a účetní, Dep. ÚSS 2 – věci právní, správní a osobní, Dep. ÚSS 3 – trasování a studie, železniční svršek, staniční a zabezpečovací zařízení, Dep. ÚSS 4 – věci spodku, mostů, tunelů a tunelových instalací a Dep. ÚSS 5 – věci pozemních staveb. Tímto dostala organizační struktura ÚSS svoji definitivní podobu a až do konce sledovaného období nedoznala žádných změn.

<sup>142</sup> Zákon č. 93/1921 sb. a n. ze dne 4. 3. 1921 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.55/1921*. III. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1921.

<sup>143</sup> Takto je pojmenována do roku 1923, kdy dochází k přejmenování na stávající název.

<sup>144</sup> Výnos č. 65006 ze dne 5. 12. 1921 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.55/1921*. III. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1921.

## Organizační struktura Ústřední stavební správy v roce 1923



První department ÚSS měl na starosti hospodaření ÚSS, přípravu nových staveb a poté jejich uvádění do provozu. To spočívalo jednak ve vyvolávání všech jednání, které se týkaly příslušných novostaveb drah, a jednak v zastupování ministerstva na těchto jednáních. Zároveň byl zřizovatelem a rušitelem jednotlivých stavebních správ a expozitur, působících v místě staveb, stanovoval počty jejich zaměstnanců a spolu s druhým departmentem ÚSS řešil jejich záležitosti. Taktéž zodpovídal za hospodaření jednotlivých expozitur a sestavoval rozpočet celé ÚSS. Sestavoval závěrečné účty za stavby jednotlivých tratí a předkládal je Nejvyššímu kontrolnímu úřadu ke kontrole.

Kromě tohoto schvaloval projekty na stavbu, stavební operáty<sup>145</sup> a smlouvy. Z toho vyplývalo utváření rozpisu stavebních prací a dodávek materiálu (netýkalo se železných a železobetonových konstrukcí mostů). Po dokončení staveb povoloval zkušební jízdy a následně vykonával technicko-bezpečnostní zkoušky a kolaudace celých staveb. Spolu s odborem IV. se podílel na úpravách služebních předpisů pro oblast stavební.

Department ÚSS 2 měl (podle svého názvu) na starosti nejen otázky právního a správního charakteru, ale taktéž záležitosti týkající se daní a poplatků. Týkala se jej i oblast výkupu či vyvlastňování pozemků a nemovitostí. Při sjednávání smluv v této oblasti postupoval společně s Dep. ÚSS/1. Druhou společnou záležitostí s prvním departmentem bylo vyřizování záležitostí zaměstnanců stavebních správ a expozitur. Samostatně vyřizoval

---

<sup>145</sup> Podrobně zpracovaný úkol, plán, předloha se všemi přílohami (např. pozemkového katastru).

záležitosti týkající se zdravotního, úrazového a penzijního pojištění. Ne zrovna příjemnou kompetencí byla příprava podkladů pro disciplinární řízení se zaměstnanci stavebních správ a expozitur. Pro úplnost je třeba dodat, že tento department zastupoval ÚSS před Nejvyšším správním soudem a také se účastnil jednání o stížnostech.

Při přípravě staveb hrál velmi důležitou roli třetí department Ústřední stavební správy, poněvadž jeho úkolem bylo hledat co nejvhodnější trasu. Po jejím nalezení spolu s ostatními departmenty zkoumal projekty nových železnic a vypracovával zadávací operáty, pokud již nebyly vypracovány stavebními správami nebo expoziturami<sup>146</sup>. Co se ještě trasování týče, tak tento department stanovoval směrové a sklonové poměry nových tratí. Spolupodílel se na sestavování rozpočtů staveb a vystavení konečného účtu za jednotlivé stavby.

Další okruh jeho činnosti spadal až do závěrečných pasáží staveb, jelikož byl zodpovědný za vybudování železničního svršku. Pro tyto účely zjišťoval potřebu materiálu a objednával jej přes IV. odbor. Následně dohlížel na jeho kladení a stejně tak na dosazení zabezpečovacího zařízení ve stanicích a na širé trati. U těchto staveb se účastnil jejich kolaudace.

Posuzování navrhovaných tras se účastnil i čtvrtý department ÚSS. Stejně tak se spolupodílel na sestavování rozpočtů staveb a vystavení konečného účtu za jednotlivé stavby. Hlavní náplní jeho práce však bylo zkoumání a schvalování návrhů na stavby týkající se železničního spodku, mostů a tunelů a dohled nad jejich provedením. Spolu s prvním departmentem byl zadavatelem železných a železobetonových konstrukcí a následně je přejímal. Jeho působnost se také vztahovala na zadávání stavebních prací a na kolaudaci mostů a tunelů. Neméně důležité bylo zajištění zátěžových zkoušek nově postavených mostů. I za to ručil tento department.

Zhruba tytéž pravomoci, které měl čtvrtý department v oblasti železničního spodku, měl v případě pozemních staveb Dep. ÚSS/5. V reálu to znamenalo vyřizování veškerých záležitostí týkajících se výstavby pozemních staveb, včetně vodáren. Myšleno tím bylo schvalování projektů, rozhodování o dodávkách materiálu na pozemní stavby, dozor na jejich výstavbu a kolaudaci pozemních staveb.

---

<sup>146</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39.* XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 609

### 2.2.2. Ministři železnic

Na tomto místě je vhodné poněkud odbočit od vývoje organizační struktury Ministerstva železnic a potažmo ČSD. Jak je uvedeno v úvodu této kapitoly, tak v čele Ministerstva železnic stál ministr, jakožto člen vlády Československé republiky. A jelikož tento člověk reprezentoval ministerstvo navenek a byl takříkajíc „nejvyšším železničářem“, tak by bylo na místě uvést pár informací o lidech, kteří stáli v čele tohoto úřadu.

Ve vedení ministerstva se v letech 1919 až 1938 vystříдалo celkem deset mužů, kteří zasedali v osmnácti prvorepublikových vládách. Jak už to tak bývá, tak působení některých se počítalo na měsíce, zatímco jiní ve svém úřadě vydrželi po mnoho let. Výjimkou nebyli ani opětovné návraty do ministerské funkce. Stejně jako u soudobých ministrů dopravy se jednalo jak o lidi s příslušným vzděláním (to platilo obvykle pro ministry úřednických vlád), tak o lidi dosazené do svých funkcí na základě koaličních dohod, zpravidla bez patřičného vzdělání či praxe v oboru, a tudíž nemajících o dané problematice příliš mnoho vědomostí.

Největší „rotace“ ministrů probíhaly počátkem a v polovině 20. let. Na počátku desetiletí došlo k pěti výměnám ministrů během dvou let a v polovině této dekády to byly čtyři změny během necelého jednoho roku. Naopak během 30. let v ministerském křesle zasedli pouze tři muži.

Ministry železnic byli tito lidé:

- **PhDr. Isidor Zahradník** (narozen 26. 6. 1864 – zemřel 19. 2. 1926); (ve funkci od 21. 12. 1918 do 9. 7. 1919); narodil se v Hostašově u Habru, po studiích na gymnáziu vstoupil do Premonstrátského řádu na Strahově, po vysvěcení na kněze působil jako duchovní správce v Jihlavě a po získání titulu doktora filozofie v roce 1897 se stal knihovníkem knihovny strahovského kláštera (od 1899). V roce 1904 se stává mimořádným členem České akademie pro vědy, slovesnost a umění. Roku 1907 se stává poslancem říšské rady za okres Votice – Sedlčany (zvolen za agrární stranu). Mandát obhájil v roce 1911. Před rokem 1918 byl členem státní železniční rady.<sup>147</sup>

---

<sup>147</sup> *Časopis českého úřednictva železničního: orgán „Spolku českých úředníků železničních“*. Praha: Václav Hübner, 1918, XVIII., č. 24.

Ministrem železnic byl v první československé vládě Karla Kramáře<sup>148</sup>. Po odchodu z ministerského křesla se stal ředitelem Hypoteční banky v Praze. Zde také zemřel.

- **Jiří Stříbrný** (narozen 14. 1. 1880 – zemřel 21. 1. 1955); (ve funkci od 8. 7. 1919 do 17. 9. 1919, od 25. 5. 1920 do 15. 9. 1920 a od 7. 10. 1922 do 20. 7. 1925); jeden z nejznámějších prvorepublikových politiků se narodil v Rokycanech, od mládí byl členem Národně socialistické strany, od roku 1911 poslancem říšské rady ve Vídni a redaktorem národněsocialistického deníku České slovo. Za první světové války byl povolán do armády, ale po svém převelení do zálohy se stal členem odbojového hnutí Mafie. V říšské radě pronesl projev o právu národů na sebeurčení, podílel se na generální stávce 14. 10. 1918 a byl jedním z „mužů 28. října“. Po vzniku republiky byl poslancem a jedním z čelních představitelů strany. Z toho vyplynulo i jeho angažmá ve funkci ministra železnic. Tuto funkci zastával v první a druhé Tusarově vládě<sup>149</sup> a v první vládě Antonína Švehly<sup>150</sup>. Nebyly to však jeho jediné ministerské epizody – v první československé vládě Karla Kramáře zastával post ministra pošt a telegrafů a ve druhé vládě Antonína Švehly mu příslušelo křeslo ministra národní obrany. Postupně se však názorově rozešel jak s Masarykem, tak i s Benešem a jeho sympatie získával Karel Kramář a také generál Radola Gajda, který se netajil obdivem k italskému fašismu. Důsledkem toho bylo Stříbrného vyloučení z Národně socialistické strany v roce 1926. Rok poté založil Stranu slovanských národních socialistů, později přejmenovanou na Stranu radikálních socialistů a ještě později na Ligu proti vázaným kandidátním listinám. Po neúspěchu v parlamentních volbách v roce 1929 se strana přejmenovala na Národní ligu a spolupracovala jak s Kramářovou Národní stranou, tak s Gajdovou Národní obcí fašistickou (NOF). Po

---

<sup>148</sup> Historie minulých vlád: Vláda Karla Kramáře. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/karel-kramar/prehled-ministru-24667/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/karel-kramar/prehled-ministru-24667/>

<sup>149</sup> Historie minulých vlád: Vláda Vlastimila Tusara I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/vlastimil-tusar-1/prehled-ministru-24666/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/vlastimil-tusar-1/prehled-ministru-24666/>

Historie minulých vlád: Vláda Vlastimila Tusara II. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/vlastimil-tusar-2/prehled-ministru-24665/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/vlastimil-tusar-2/prehled-ministru-24665/>

<sup>150</sup> Historie minulých vlád: Vláda Antonína Švehly I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-1/prehled-ministru-24662/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-1/prehled-ministru-24662/>

nějaký čas byla Stříbrného „liga“ součástí Národního sjednocení, což byla koalice radikálnějších pravicových stran. Za druhé republiky rozpoutal kampaň proti Edvardu Benešovi, ovšem po okupaci se z politiky stáhl a proti Benešovi odmítal veřejně vystupovat. Nicméně ani to ho po skončení druhé světové války nezachránilo a kromě zákazu jeho strany byl Národním soudem odsouzen na doživotí. Ačkoliv se v jeho případě nejspíše jednalo o neúměrný trest, tak ve vězení strávil zbytek svého života a zemřel ve věznici ve Valdicích.

- **PhDr. Emil Franke** (narozen 3. 4. 1880 – zemřel 1. 12. 1939); (ve funkci od 17. 9. 1919 do 25. 5. 1920 a od 20. 7. 1925 do 9. 12. 1925); narodil se ve Velkém Brezně na Slovensku a studoval práva a filosofii postupně v Praze, Berlíně a Vídni. Do politiky vstoupil již po studiích, kdy pracoval v pražské univerzitní knihovně. Do socialistické (později národně socialistické strany) vstoupil v roce 1918, byl poslancem Revolučního národního shromáždění a poté řádně zvoleného Národního shromáždění. Ministrem železnic byl v první Túsarově vládě<sup>151</sup> a v první Švehlově vládě<sup>152</sup>. Ovšem ani v jednom případě ve funkci nesetřval více než několik měsíců. Ani v jeho případě se nejednalo o jedinou ministerskou funkci. Ve zmíněné první Švehlově vládě byl původně ministrem pro zásobování lidu, ale ke konci působení této vlády spravoval hned tři ministerstva<sup>153</sup>. Vedle svého původního resortu a Ministerstva železnic to bylo ještě Ministerstvo pošt a telegrafů. Ministrem pošt a telegrafů byl pak ještě ve druhé vládě Františka Udržala, ve všech Malypetrových vládách a v prvních dvou vládách Milana Hodži<sup>154</sup>, celkem více jak šest let. Ve druhé vládě Milana Hodži přešel na post ministra školství a národní osvěty. Tento post zastával i ve třetí vládě tohoto premiéra. Zemřel v Praze.
- **Dr. Ing. Václav Burger** (narozen 13. 4. 1859 – zemřel 18. 1. 1923); (ve funkci 15. 9. 1920 – 26. 9. 1921); narodil se v Mořince u Berouna. Na rozdíl od většiny svých

---

<sup>151</sup> Historie minulých vlád: Vláda Vlastimila Tusara I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/vlastimil-tusar-1/prehled-ministru-24666/>

<sup>152</sup> Historie minulých vlád: Vláda Antonína Švehly I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-1/prehled-ministru-24662/>

<sup>153</sup> Tamtéž

<sup>154</sup> Historie minulých vlád: Vláda Milana Hodži I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-1/prehled-ministru-24652/>

předchůdců i nástupců se práci na a pro železnici věnoval po celý svůj život. Po dokončení studií v roce 1882 se stal úředníkem u Duchcovsko-Podmokelské dráhy<sup>155</sup>. Zde působil do roku 1896, kdy odešel na nově vzniklé Ministerstvo železnic do Vídně. Od roku 1913 zde byl sekčním šéfem. Po vzniku ČSR přešel na Ministerstvo železnic do Prahy a zde se stal státním tajemníkem. Ministrem železnic byl jeden rok v první úřednické vládě Jana Černého<sup>156</sup>. Po ukončení ministerského angažmá odešel do výslužby, ale ještě byl pověřen organizací Československé labské paroplavební společnosti. Zemřel v Praze.

- **Msgr. Dr. Jan Šrámek** (narozen 12. 8. 1870 – zemřel 22. 4. 1956); (ve funkci od 28. 9. 1921 do 7. 10. 1922); narodil se v Grygově u Olomouce, vystudoval teologii v Olomouci, roku 1892 byl vysvěcen a pak působil jako kněz na různých místech Moravy. Mezi lety 1906 - 1921 působil jako pedagog na bohosloveckém učilišti v Brně. Záhy vstoupil do Křesťansko-sociální strany a po její reorganizaci roku 1899 se stal předsedou Moravskoslezské křesťanskosociální strany. Za tuto stranu mezi lety 1906-18 poslancem moravského zemského sněmu a mezi lety 1907-18 poslancem říšské rady ve Vídni. Byl spoluzakladatelem tělovýchovné organizace Orel<sup>157</sup>. Za první světové války byl zpočátku stoupencem prorakouského aktivismu, později se však stal členem Národního výboru československého a měl lví podíl na vyhlášení ČSR na Moravě. Po vzniku republiky se mu podařilo sjednotit katolické politické strany a založit Československou stranu lidovou, která se stala významným hráčem na politické scéně první republiky. Po celou dobu trvání první republiky byl jejím předsedou. Za tuto stranu byl mezi lety 1920 – 1939 poslancem Národního shromáždění a zároveň byl v období let 1921 – 1938 ministrem v téměř všech československých vládách<sup>158</sup>. Funkci ministra železnic zastával jeden rok ve vládě

---

<sup>155</sup> německý oficiální název *k.k. privilegierte Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft*, zkratka DBE; byla soukromá železniční společnost, která vlastnila a provozovala trať Děčín (Podmokly) – Duchcov – Chomutov. Zakladatelem firmy byl liberecký podnikatel Johann Liebig. Tato železnice, jež byla určena pro dopravu uhlí z Chomutovska do děčínského přístavu, byla postupně uvedena do provozu v letech 1871 a 1872. Firma však příliš úspěšná nebyla a již roku 1892 byla zestátněna.

<sup>156</sup> Historie minulých vlád: Vláda Jana Černého I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-cerny-1/prehled-ministru-24664/>

<sup>157</sup> Křesťanská tělovýchovná organizace, která existuje dodnes. Zakládána byla postupně na počátku 20. stol. ve větších městech. Během okupace a totality byla zakázána.

<sup>158</sup> Chyběl pouze v Černého úřednické vládě, která vládla od 18. 3. 1926 do 12. 10. téhož roku.



Edvarda Beneše<sup>159</sup> a patřil k těm ministrům železnic, kteří byli dosazeni čistě na základě politické dohody. Kromě toho zastával i funkce ministra veřejného zdraví a tělesné výchovy, ministra pošt a telegrafů, ministra sociální péče a ministra pro sjednocení zákonů a organizaci správy. Po svém odchodu do emigrace byl nejprve místopředsdou Československého národního výboru<sup>160</sup> a mezi lety 1940 – 45 předsdou exilové vlády. Po návratu do Československa se znovu stal poslancem Národního shromáždění, předsdou ČSL a místopředsdou vlády. Po Únoru 1948 chtěl odejít do emigrace, ale byl zadržen a zbytek svého života strávil v internaci. Zemřel v Praze.

- **Rudolf Bechyně** (narodil se 6. 4. 1880 – zemřel 1. 1. 1948); (ve funkci od 9. 12. 1925 do 18. 3. 1926 a od 29. 10. 1932 do 22. 9. 1938); nejdéle sloužící prvorepublikový ministr železnic se narodil v Nymburce. Původní profesí byl zámečník a později se stal sociálně demokratickým novinářem. Do vrcholné politiky vstoupil ve třiceti letech, kdy se stal poslancem říšské rady ve Vídni. V roce 1915 zatčen za velezradu a poslán jako řadový voják na frontu. O dva roky později se vrátil a v rámci Československé sociální demokracie stál na straně tzv. národně revoluční opozice orientované na Masarykovu zahraniční akci. Funkci ministra železnic zastával v celkem sedmi prvorepublikových vládách – nejprve v druhé vládě Antonína Švehly<sup>161</sup>, poté ve všech třech vládách Jana Malypetra<sup>162</sup> a nakonec ve všech třech

---

<sup>159</sup> Historie minulých vlád: Vláda Edvarda Beneše. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/edvard-benes/prehled-ministru-24663/>

<sup>160</sup> Předchůdce československé exilové vlády v Londýně. Jeho úkolem bylo reprezentovat československý lid v zahraničí a řídit čs. vojenské jednotky vytvářené ve Francii. Předsdou výboru se stal jen pro interní forum E. Beneš, úřadujícím místopředsdou Msgre. J. Šrámek a členy Š. Osuský, generálové S. Ingr a R. Viest, H. Ripka, J. Slávik a E. Outrata. Československý národní výbor postupně dosáhl omezeného mezinárodního uznání ze strany Francie, Velké Británie a britských dominií.

<sup>161</sup> Historie minulých vlád: Vláda Antonína Švehly II. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-2/prehled-ministru-24660/>

<sup>162</sup> Historie minulých vlád: Vláda Jana Malypetra I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-malypetr-1/prehled-ministru-24655/>

Historie minulých vlád: Vláda Jana Malypetra II. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-malypetr-2/prehled-ministru-24654/>

Historie minulých vlád: Vláda Jana Malypetra III. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-malypetr-3/prehled-ministru-24653/>

vládách Milana Hodži<sup>163</sup>. Za jeho působení ve funkci prošly naše železnice hospodářskou krizí a z toho plynoucími razantními úsporami, érou motorizace a nakonec na jejich bedrech ležela doprava materiálu na výstavbu pohraničních opevnění. Ať tak či tak, většina významných událostí v dějinách prvorepublikových železnic se udála právě za vlády tohoto muže.

Rudolf Bechyně však nebyl pouze ministrem železnic. V první vládě Antonína Švehly (7. 10. 1922 – 9. 12. 1925) zastával funkci ministra školství a národní osvěty (do 3. 10. 1924) a ve druhé vládě Františka Udržala (7. 12. 1929 – 29. 10. 1932) byl ministrem pro zásobování lidu.

Po okupaci českých zemí emigroval do Velké Británie, kde v letech 1940 – 1941 zastával funkci předsedy Státní rady československé<sup>164</sup>. Po odchodu z této funkce již žádný významnější post nezastával. V roce 1945 se vrátil do Československa, ale politice se již nevěnoval. Zemřel v Praze.

- **JUDr. Jan Říha** (narodil se 18. 8. 1875 – zemřel ?); (ve funkci 18. 3. 1926 – 12. 10. 1926); narodil se ve Skutči. Po studiích práv v Praze začal pracovat na železnici, konkrétně na ředitelství státních drah v Plzni. Po vzniku Ministerstva železnic v Praze se přesunul do Prahy, kde nejprve pracoval ve správním departmentu odboru I. pro záležitosti právní a správní (Dep I. / 2.) a poté v prezídiu, jehož byl od roku 1922 přednostou. Ministrem železnic se stal ve druhé úřednické vládě Jana Černého<sup>165</sup>. Spolu s Dr. Ing. Burgrem a později JUDr. Kamenickým se jednalo o jednoho z mála nepolitických ministrů, či spíše ministrů, kteří vůbec někdy před nástupem do ministerské funkce v oboru železnice pracovali.

---

<sup>163</sup>Historie minulých vlád: Vláda Milana Hodži I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-1/prehled-ministru-24652/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-1/prehled-ministru-24652/>

Historie minulých vlád: Vláda Milana Hodži II. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-2/prehled-ministru-24651/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-2/prehled-ministru-24651/>

Historie minulých vlád: Vláda Milana Hodži III. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-3/prehled-ministru-24650/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-3/prehled-ministru-24650/>

<sup>164</sup>Vykonávala funkci exilového „parlamentu“. Byla kontrolním a poradním orgánem exilové vlády v Londýně. Její vznik se datuje k 21. 7. 1940 a svou činnost ukončila v květnu 1945.

<sup>165</sup>Historie minulých vlád: Vláda Jana Černého II. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-cerny-2/prehled-ministru-24659/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-cerny-2/prehled-ministru-24659/>

- **Josef Václav Najman** (narozen 20. 4. 1882 – zemřel 4. 12. 1937); (ve funkci od 12. 10. 1926 do 7. 12. 1929); narodil se v Bohdanecké skále u Hořic, původně se živil jako obchodník a stejně jako jeho nástupce ve funkci Rudolf Mlčoch považoval za nutné utvořit politickou sílu, která by hájila zájmy drobných podnikatelů. Proto nemohl chybět u založení živnostenské strany<sup>166</sup> a po roce 1918 v jejích barvách vstoupil do vrcholné politiky. Od roku 1920 byl poslancem Národního shromáždění a od roku 1930 až do smrti předsedou strany. Na postu ministra železnic působil postupně ve třetí vládě Antonína Švehly<sup>167</sup> a v první vládě Františka Udržala<sup>168</sup>. Rovněž v jeho případě to nebylo jeho jediné ministerské angažmá, jelikož ve třetí Malypetrově (od 4. 6. 1935 do 5. 11. 1935) a ve třech Hodžových vládách zastával (až do své smrti) funkci ministra průmyslu, obchodu a živností. Zemřel v Praze.
- **Rudolf Mlčoch** (narozen 17. 4. 1880 – zemřel 8. 4. 1948); (ve funkci od 7. 12. 1929 do 9. 4. 1932); narodil se v Třebčíně u Prostějova, absolvoval košíkářskou školu v Mělníce a po získání odborných zkušeností si zřídil v Prostějově košíkářský závod. Od roku 1904 vedl redakci Živnostenského zpravodaje v Prostějově. Díky znalosti problematiky živnostenského podnikání spoluzaložil roku 1908 živnostenskou stranu, která měla hájit zájmy drobných podnikatelů, a vstoupil tak do politiky. Od roku 1918 až do roku 1939 byl za svou stranu poslancem i senátorem, po celou dobu patřil k čelním představitelům strany a zdůrazňoval nutnost spolupráce s agrárníky. Z toho vyplynula účast jeho strany v několika koaličních vládách, kde zastával i posty ministra veřejných prací (1925 – 1926) a obchodu (1937 – 1938). Ministrem železnic byl ve druhé vládě Františka Udržala<sup>169</sup>, v době šířící se světové hospodářské krize. Byl také šéfredaktorem Československého a později Moravského deníku. Po okupaci v březnu 1939 došlo ke sloučení Živnostenské strany s Národním souručenstvím, což po roce 1945 znamenalo stop její obnově. Zemřel v Olomouci.

---

<sup>166</sup> Oficiální název byl: Čs. živnostensko-obchodnická strana středostavovská

<sup>167</sup> Historie minulých vlád: Vláda Antonína Švehly III. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-3/prehled-ministru-24658/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-3/prehled-ministru-24658/>

<sup>168</sup> Historie minulých vlád: Vláda Františka Udržala I. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/frantisek-udrzal-1/prehled-ministru-24657/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/frantisek-udrzal-1/prehled-ministru-24657/>

<sup>169</sup> Historie minulých vlád: Vláda Františka Udržala II. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/frantisek-udrzal-2/prehled-ministru-24656/) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/frantisek-udrzal-2/prehled-ministru-24656/>

- **JUDr. Jindřich Kamenický** (narozen 17. 11. 1879 – zemřel 27. 3. 1959); (ve funkci od 22. 9. 1938 do 4. 10. 1938); narodil se v Obořišti, na Ministerstvu železnic působil od roku 1918 a mezi lety 1925 – 1938 zastával funkci sekčního šéfa (byl předsedou Správního sboru při ministerstvu železnic pro podnik ČSD). Ministrem železnic byl ve vládě generála Syrového<sup>170</sup> v období tzv. sudetské krize. Tím jeho ministerské angažmá neskončilo, jelikož mezi lety 1941 až 1945 zastával funkci ministra dopravy a techniky v protektorátních vládách Aloise Eliáše, Jaroslava Krejčího a Richarda Bienerta. Za své angažmá za války byl v roce 1946 odsouzen na pět let vězení. Zemřel v Příchovicích.

### 2.3. Ředitelství státních drah

Ředitelství státních drah byly spojovacím článkem mezi Ministerstvem železnic a výkonnými služebnami. Byly podřízeným orgánem ministerstva a nadřízeným zmíněným služebnám.

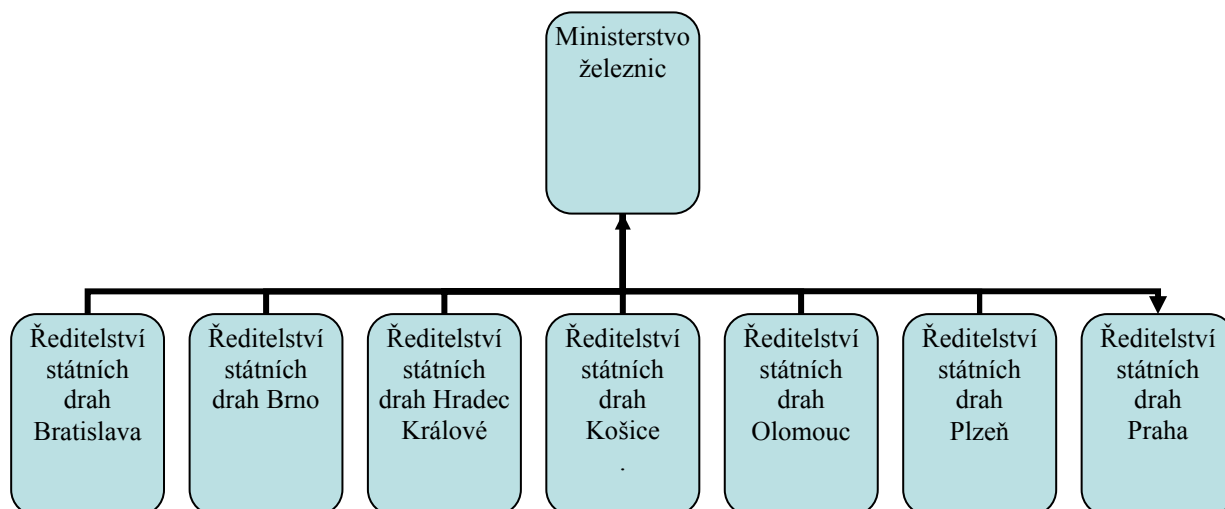
Jak známo, před rokem 1918 byly na našem území celkem čtyři ředitelství a to v Praze, Plzni, Olomouci a ředitelství pro Českou severní dráhu<sup>171</sup> v Praze. V souvislosti se vznikem republiky a skutečností, že řada tratí byla podřízena ředitelstvím mimo území nově vzniklého státu, byla po uplynutí přechodné doby, vyplněné existencí generálního ředitelství a provozních inspektorátů, zřízena nová Ředitelství státních drah.

---

<sup>170</sup> Historie minulých vlád: Vláda Jana Syrového. [www.vlada.cz](http://www.vlada.cz) [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-syrovyy/prehled-ministru-24618/>

<sup>171</sup> Německý oficiální název *k.k. privilegierte Böhmische Nordbahn-Gesellschaft*, zkratka **BNB**; byla soukromá železniční společnost, založená v roce 1867. Vlastnila a provozovala tratě Bakov nad Jizerou – Česká Lípa – Jedlová – Rybníště – Rumburk, Rybníště – Varnsdorf, Česká Lípa – Benešov nad Ploučnicí – Děčín a Jedlová – Benešov nad Ploučnicí. Roku 1882 sloučena s Turnovsko–kralupsko – pražskou dráhou, ale nadále vystupovala pod svým názvem. Roku 1908 došlo k jejímu zestátnění.

## Organizační vazba mezi ministerstvem železnic a ředitelstvími státních drah v ČSR v roce 1919



K tomu došlo v únoru 1919, kdy byla výnosem prezidenta republiky<sup>172</sup> zřízena čtyři nová Ředitelství státních drah – v Hradci Králové, Brně, Bratislavě a Košicích. Zde by bylo dobré podotknout, že Ředitelství státních drah v Hradci Králové vzniklo sloučením ředitelství pro Českou severní dráhu a provozního inspektorátu Praha-severozápadní dráha. Ředitelství pro Českou severní dráhu se tak stalo zbytečným a v březnu 1919 bylo zrušeno<sup>173</sup>. Jistou zajímavostí je, že Ředitelství státních drah v Hradci Králové zpočátku sídlilo dočasně v Praze. Počet ředitelství se tak ustálil na sedmi (Plzeň, Praha, Hradec Králové, Brno, Olomouc, Bratislava a Košice), avšak ne na dlouho.

S ohledem na skutečnost, že počátkem 20. let došlo k převzetí provozu či k postátnění posledních velkých železničních společností, tak nutně muselo dojít i k přidělení jimi obhospodařovaných tratí pod jednotlivá Ředitelství státních drah.

Provoz na tratích provozovaných Košicko-bohumínskou dráhou (KBD) byl pod křídla státních drah převzat počátkem roku 1921 a přidělen byl pod Ředitelství státních drah Olomouc a Košice. Dosavadní provozní ředitelství KBD Těšín bylo přeměněno na Provozní

<sup>172</sup> Výnosy č. 188, č. 432 a č. 433 ze dne 1. a 5. 2. 1919 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.4/1919*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1919.

<sup>173</sup> Výnos č. 616 ze dne 6. 3. 1919 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.6/1919*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1919.

správu v Těšíně<sup>174</sup>. Koncem téhož roku bylo zrušeno i generální ředitelství KBD v Budapešti a jeho agenda týkající se provozu kompletně převedena na ČSD<sup>175</sup>.

Ke dni 1. 1. 1923 došlo k postátnění Ústecko-teplické dráhy<sup>176 177</sup>. Tratě byly přiděleny pod správu Ředitelství státních drah Praha, resp. pod pro tento účel speciálně zřízenou pobočkou nazývanou „Likvidační správa Ústecko-Teplické dráhy Teplice-Šanov“<sup>178</sup>.

Nedlouho poté stát přebírá i poslední velkou soukromou železniční společnost. Na základě „Úmluvy mezi republikou Československou a akciovou společností Buštěhradská dráha“<sup>179</sup> z 5. 7. 1923<sup>180</sup> došlo k převzetí tratí a provozu Buštěhradské dráhy. Vzhledem k rozsahu sítě a provozu bylo pro tento účel rovnou zřízeno nové ředitelství: Ředitelství státních drah Praha-Sever<sup>181</sup>. K tomu to ředitelství byla přidělena navíc i „Likvidační správa Ústecko-teplické dráhy Teplice-Šanov“<sup>182</sup>. K jejímu zrušení došlo počátkem roku 1924 a její agenda byla přímo přidělena Ředitelství státních drah Praha-Sever<sup>183</sup>.

---

<sup>174</sup> Výnos č. 712 ze dne 26. 1. 1921 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé* č.7/1921. III. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1921.

<sup>175</sup> Výnos č. 67958 ze dne 22. 12. 1921 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé* č.1/1922. IV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1922.

<sup>176</sup> oficiální název k.k. privilegierte Aussig-Teplitzer Eisenbahn, A.T.E.; společnost vlastníci a provozující železniční dopravu na tratích Ústí nad Labem – Teplice – Duchcov – Chomutov (otevřena 1858); Duchcov – Ústí nad Labem (otevřena 1874); Teplice – Lovosice - Litoměřice – Česká Lípa – Liberec (otevřena 1900); díky přepravám uhlí patřila k nejvýnosnějším tratím v Rakousko-Uhersku.

<sup>177</sup> Zákon č. 234/1922 sb. a vládní nařízení č. 354/1922

<sup>178</sup> Výnos č. 62574 z 22. 12. 1922 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé* č.52/1922. IV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1922.

<sup>179</sup> Buschtehrader Eisenbahn – B.E.B.; v souvislosti s rozvojem těžby uhlí na Kladensku nahradila stávající koněspřežnou železnici, spojující Prahu a Lázně. Vlastnila a provozovala tratě Kladno – Kralupy nad Vltavou (otevřena 1872); Praha (Bubny) – Hostivice - Kladno – Lužná u Rakovníka (tehdy Lužná-Lišany) – Krupá – Žatec – Chomutov – Karlovy Vary – Sokolov (Falknov) – Tršnice – Cheb (otevřena postupně mezi lety 1863 až 1873); Praha-Smíchov – Hostivice (otevřena 1872); Lužná u Rakovníka - Rakovník (otevřena 1873); Krupá – Kolečovice (otevřena 1883); Chomutov – Křímov – Vejprty (otevřena 1872); Křímov – Reitzenhain (otevřena 1875); Sokolov (Falknov) – Kraslice – Klingentahl (otevřena mezi lety 1876 až 1886); Tršnice – Františkovy Lázně (otevřena 1871).

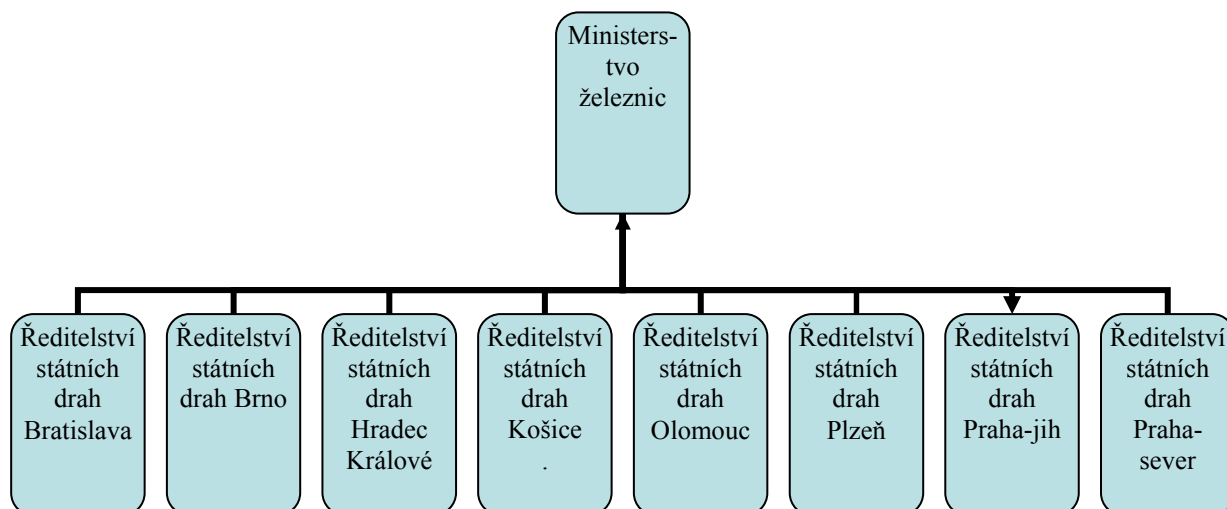
<sup>180</sup> Zákon č.124/1923 a vládní nařízení č.138/1923 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé* č.32/1923. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923.

<sup>181</sup> Výnos č. 44521 z 10. 7. 1923 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé* č.32/1923. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923.

<sup>182</sup> Výnos č. 53647 z 20. 7. 1923 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé* č.40/1923. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923.

<sup>183</sup> Výnos č. 6380 z 30. 1. 1924 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé* č.6/1924. VI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924.

## Organizační vazba mezi ministerstvem železnic a ředitelstvími státních drah v ČSR v roce 1923



Počet ředitelství se na přechodnou dobu zvýšil na osm. Tento stav vydržel do roku 1932, kdy bylo Ředitelství státních drah Praha-Sever přejmenováno na Ředitelství státních drah Praha<sup>184</sup> a Ředitelství státních drah Praha-Jih zrušeno, resp. sloučeno s druhým pražským ředitelstvím<sup>185</sup>. Znovu tedy bylo ustanoveno Ředitelství státních drah Praha a počet těchto organizačních složek se tak opět ustálil na čísle sedm. Tento stav vydržel až do konce existence prvního samostatného československého státu.

Pod jednotlivá ředitelství navíc musely být přiděleny i nově postavené tratě. V souvislosti s přidělováním nově vzniklých tratí pak zpravidla docházelo k určitým změnám v přidělení tratí, aby se příliš nezvětšovaly rozdíly v počtu kilometrů tratí, které patřily pod jednotlivá ředitelství.

<sup>184</sup> Vládní nařízení č. 81/1932 sb. ze dne 5. 7. 1932, kterým se měnilo vládní nařízení č. 138/1923 sb. ze dne 5. 7. 1923 a z něj vycházející Vyhláška ministra železnic č. 89/1932 sb. ze dne 11. 6. 1932 o uvedení ve skutek změny v označení Ředitelství státních drah Praha – Sever. Výnos ministra železnic č. 964/1932 ze dne 17. 6. 1932 pak stanovoval datum změny (k 1. 8. 1932) a obvod „nového“ ředitelství – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.26/1932. XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1932.*

<sup>185</sup> Zrušeno bylo rozhodnutím ministerstva železnic č. 24 687 ze dne 28. 5. 1932 a vládou ČSR schváleného dne 3. 6. 1932. Datum ukončení jeho činnosti bylo stanoveno na 1. 8. 1932. – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.26/1932. XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1932.*

### 2.3.1. Organizační struktura ředitelství státních drah

Vzorem pro organizační strukturu jednotlivých ředitelství státních drah byla organizační struktura Ředitelství státních drah v Praze. Organizační struktura stávajících a nově utvořených ředitelství tak byla utvořena podle tohoto vzoru.

Základní organizační struktura se skládala z osmi oddělení, které se dále dělily na jednotlivé skupiny. Počet skupin v jednotlivých odděleních se pohyboval mezi pěti, až osmi a v průběhu let se počet jednotlivých oddělení měnil. V čele ředitelství stál přednosta ředitelství státních drah. Kromě něho ještě nejužší vedení každého ředitelství zahrnovalo dva náměstky – technického a administrativního. Jednotlivá oddělení vedli přednostové a jím podřízené skupiny, tzv. skupináři.

Některá ředitelství pak měla ještě další oddělení. Ta se vztahovala buď na místní specifiky, nebo na činnosti přidělené Ministerstvem železnic.

Složení základní organizační struktury ředitelství státních drah (plzeňské ředitelství v roce 1927):

- Oddělení I. – pro věci osobní, humanitní a zdravotní
  - Skupina 1 – presidiální a všeobecné věci osobní
  - Skupina 2 – konkrétní věci osobní
  - Skupina 3 – osobní evidence
  - Skupina 4 – humanitní věci
  - Skupina 5 – zdravotnictví
  - Skupina 6 – aktivní kontrola
- Oddělení II. – pro věci právní a všeobecné správy
  - Skupina 1 – všeobecné věci právní
  - Skupina 2 – zvláštní právní věci
  - Skupina 3 – všeobecné správní věci
  - Skupina 4 – ekonomát
  - Skupina 5 – mimotarifní slevy jízdného



- Skupina 6 – pomocné úřady
- Oddělení III. – pro stavbu a udržování dráhy
  - Kontrolori pro udržování dráhy
  - Skupina 1 – věci rozpočtové, osobní a všeobecné
  - Skupina 2 – hmoty a inventář
  - Skupina 3 – výkup pozemků
  - Skupina 4 – spodní stavby
  - Skupina 5 – stavba mostů
  - Skupina 6 – železniční svršek a staniční stavby
  - Skupina 7 – pozemní stavby
  - Skupina 8 – návěstnictví
- Oddělení IV. – pro službu vozební a dílenskou
  - Skupina 1 – věci rozpočtové, účetní a osobní
  - Skupina 2 – inventář a hmoty
  - Skupina 3 – technická služba vozební a agenda uhelná
  - Skupina 4 – technická služba dílenská
  - Skupina 5 – dozorčí služba vozová
  - Skupina 6 – elektrotechnická a osvětlovací služba
- Oddělení V. – pro službu dopravní
  - Kontrolori dopravní
  - Skupina 1 – věci finanční, rozpočet, inventář a hmoty
  - Skupina 2 – nákladová doprava
  - Skupina 3 – vojenské věci
  - Skupina 4 – věci osobní a všeobecné věci dopravy
  - Skupina 5 – jízdní řády

- Skupina 6 – kontrola, vyšetřování a statistika
- Skupina 7 – vlečky a složiště, služba v přípojných a pohraničních stanicích, agendy soukromých místních drah
- Skupina 8 – přidělovna vozů
- Oddělení VI. – pro službu komerční
  - Kontrolori přepravní a tarifní
  - Skupina 1 – služba přepravní
  - Skupina 2 – služba staniční a manipulační
  - Skupina 3 – osobní a zavazadlové tarifnictví
  - Skupina 4 – nákladní tarifnictví
  - Skupina 5 – služba reklamační
- Oddělení VII. – pro kontrolu příjmů
  - Revizoři pokladen
  - Skupina 1 – přezkoušení a zúčtování přepravních příjmů z osobní a zavazadlové dopravy
  - Skupina 2 – přezkoušení a zúčtování přepravních příjmů z místní dopravy zboží
  - Skupina 3 – přezkoušení a zúčtování přepravních příjmů z tuzemské i cizozemské dopravy
  - Skupina 4 – přepravní statistika a opětná revize
  - Skupina 5 – zvláštní zúčtovací
  - Skupina 6 – služba návratková
- Oddělení VIII. – pro službu finanční
  - Skupina 1 – likvidace osobních požitků
  - Skupina 2 – kontrola výdajů a evidence úvěrů
  - Skupina 3 – odúčtování soukromých (místních) drah a společné služby. Ústavy sociální péče

- Skupina 4 – služba materiální
- Skupina 5 – hospodaření staničních pokladen
- Účtárna
- Pokladna

Složení této základní organizační struktury prodělalo ve stanoveném období pochopitelně určité změny. Ty se týkaly převážně slučování či naopak rozdělování některých skupin, anebo vzniku úplně nových skupin, zřízených v souvislosti s nově zajišťovanými činnostmi (např. s ohledem na rozvoj automobilové dopravy v režii ČSD přibyla v oddělení V. skupina, mající na starosti právě automobilový provoz). Názvy a z toho plynoucí kompetence samotných oddělení se ale v celém sledovaném období neměnily. Avšak ne každé ředitelství mělo v těchto „základních“ osmi odděleních zřízeny všechny výše zmíněné skupiny, či měly tutéž náplň. Například na ředitelství Praha-Jih byla v rámci oddělení III. zřízena navíc tzv. Studijní kancelář pro přestavby a výstavby pražských nádraží<sup>186</sup>, ve skupině IV/4 byl zřízen Referát pro dílenský úkol, ve skupině V/2 zřízeno ústřední řízení dopravy (již tehdy nazývané dispečink, resp. dispatching) či v rámci skupiny VI/4 byla agenda zaměřená na vypracování nového kilometrovníku.

Nejvíce oddělení mělo Ředitelství státních drah Praha (mezi lety 1924 - 1932 Praha-Jih). Ve svých počátcích jich bylo devět, od roku 1921 jedenáct a od roku 1927 dvanáct. Označovány byly zprvu římskými číslicemi od I. do XII, ale v roce 1932 byly oddělení IX. – XII. vyčleněny jako tzv. Správa pro zvláštní účely Ředitelství státních drah Praha<sup>187</sup> a v jejím rámci označovány nadále jako oddělení A – D. Přeo značení však nebylo jedinou změnou, jelikož tato „Správa“ měla v gesci ještě oddělení označené E, F a G. Celkový počet oddělení dosáhl v roce 1933 rekordního počtu patnáct. Tyto oddělení se skládaly z těchto skupin:

- Oddělení IX. (A) – Likvidatura zaopatřovacích prostředků

---

<sup>186</sup> Již tehdy se uvažovalo o vyřešení celého spektra problémů, se kterými se železniční doprava v Praze potýkala. Mezi lety 1918 - 1939 se povedlo „pouze“ částečně odklonit nákladní dopravu z centra města a vybudovat nákladové nádraží na Žižkově. Dalším krokem k jejímu „odklizení“ z centra bylo otevření „Mostu inteligence“, spojujícím Prahu-Krč s Prahou-Radotínem a umožňující tak nákladním vlakům vyhnout se oblasti Vršovic, Nuslí, Vinohrad a Smíchova. Celý problém byl vyřešen otevřením tzv. Holešovické přeložky v roce 1980. Ta umožnila nákladním vlakům přijíždějícím do Prahy ze severu vyhnout se oblasti Karlína.

Problém roztržité osobní dopravy mezi několika nádraží se táhl dějinami železnice na území Prahy od jejích počátků a de facto se přechodně vyřešil až roku 2008 v souvislosti s otevřením tzv. Nového spojení, které je zaústěno do pražského hlavního nádraží. I přesto ale velká část regionálních vlaků končí na Masarykově nádraží. Avšak vzhledem ke vzdálenosti obou nádraží není toto velkým problémem.

<sup>187</sup> Toto označení se používalo pouze do roku 1935, poté zůstalo pouze písmenné označení.

- Skupina 1 – věci právní (věci právní a správní)
- Skupina 2 – slevy jízdného (režijní výhody)
- Skupina 3 – likvidace pensí (likvidace)
- Skupina 4 – likvidace pensí (revize a účtárna)
- Skupina 5 – revize a účtárna
- Oddělení X. (D) – Ústřední súčtovna vozů
  - Skupina 1 – vyrovnávky nájemného z vozů, odpočet za osobní vozy; evidence ložidel<sup>188</sup>; odpočet a revize nájemného z vozů za soukromé dráhy v ČSR; pátrání po vozech; statistika. (vyrovnávky nájemného z vozů, odpočet za osobní vozy; statistika)
  - Skupina 2 – revize účtů cizích drah za nájemné z vozů ČSD - sever a západ (revize účtů cizích drah za nájemné z vozů ČSD)
  - Skupina 3 – revize účtů cizích drah za nájemné z vozů ČSD – jih a východ (mechanické zpracování zúčtovacích výkazů za vozy)
  - Skupina 4 – mechanické zpracování zúčtovacích výkazů za „*vlastní i cizí vozy pomocí Powersových strojů*“<sup>189</sup> <sup>190</sup>(vyúčtování dluhu ČSD za nájemné z cizích vozů)
  - Skupina 5 – vyúčtování dluhu ČSD za nájemné z cizích vozů
- Oddělení XI. (B) – Odúčtovna svazových doprav a kartelů ČSD
  - Skupina 1 – skupina pro odúčtování tuzemských i cizozemských svazových doprav a zavazadel (svazové přepravy cestujících, zavazadel a spěšnin)
  - Skupina 2 – skupina pro odúčtování cizozemských doprav zboží (cizozemské přepravy zboží)

---

<sup>188</sup> Nakládací pomůcky, např. zahrážky (umísťovaly se do dveří za účelem úbytku sypkého zboží v krytých vozech), pomůcky pro nakládání živých zvířat, příp. pomůcky pro přepravu vojsk v krytých nákladních vozech.

<sup>189</sup> Stroje určené ke zpracovávání statistických dat. Fungovaly na principu děrných štítků.

<sup>190</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1932. s. 163

- Skupina 3 – přezkoušení a odúčtování kartelových odpočtů a služba saldovací z tuzemských a cizozemských doprav (kartelové odpočty a saldovací služba)
- Oddělení XII. (C) – Dílenská ústředna (+ mimořádné věci vozební a dílenské)
  - Skupina 1 – organizace služby dílenské (organizace služby dílenské, automatická brzda vozidel)
  - Skupina 2 – strojní zařízení (strojní zařízení)
  - Skupina 3 – normalizované nářadí, materiál a soustředěná výroba (nářadí, materiál a soustředěná výroba)
- Oddělení E – Mimořádné věci osobní a právní
- Oddělení F – Mimořádné věci stavební a udržovací
- Oddělení G – Mimořádné věci kontroly příjmů a služby finanční

V následujících letech docházelo zase k postupnému zeštíhlení organizační struktury pražského ředitelství. Do roku 1935 oddělení E, F a G z organizační struktury zmizela a náplň jejich práce byla sloučena s ostatními odděleními. Rovněž byly v roce 1935 sloučeny skupiny B a D<sup>191</sup>. „Nově“ vzniklé oddělení B – „Odúčtovna ČSD s cizími drahami“ – se skládalo z celkem sedmi skupin.

Pražské ředitelství bylo specifické tím, že mělo na starosti nejvíce záležitostí týkajících se celých ČSD. Typickým příkladem je nejen výše zmíněná „Ústřední súčtovna vozů“ (USV), ale prakticky všechna další oddělení v rozmezí čísel IX. – XII. (A – D). USV byla původně součástí Dep.VI./4 Ministerstva železnic, ale již roku 1921 byla z jeho působnosti vyjmuta a převedena, resp. zřízena v rámci Ředitelství státních drah Praha<sup>192</sup>.

Aby byl výčet odchylek úplný, tak oddělení IX. bylo do roku 1936 i součástí brněnského ředitelství. Figurovalo zde pod názvem Oddělení IX. – Pro opatrování a přejímání hmot. Jeho působnost se vztahovala na celé ČSD a složeno bylo z pěti skupin: Skupina 1 – hmotiny; Skupina 2 – dřevo; Skupina 3 – hmotiny strojnické; Skupina 4 – zkoušení a rozbor hmot; Skupina 5 – pomocná kancelář a archiv plánů.

---

<sup>191</sup> Výnos ministra železnic č. 62514 ze dne 13. 12. 1935 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé č.52/1935*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935.

<sup>192</sup> Výnos č. 2394 z 28. 6. 1921 o zřízení „Ústřední súčtovny vozů“ od 1. 8. téhož roku – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č.31/1921*. III. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1921.

Na základě ministerského výnosu bylo toto oddělení v červnu 1936 převedeno pod pražské ředitelství, kde se stalo oddělením D – Pro přejímání materiálu<sup>193</sup>. Zároveň s přesunem došlo ke snížení počtu skupin na čtyři.

### **2.3.2. Rozčlenění tratí mezi jednotlivá Ředitelství státních drah**

Tratě přidělené pod jednotlivá Ředitelství státních drah se dělily na dva druhy. Jednak to byly tratě ČSD přidělené pod tato ředitelství, jednak to byly soukromé místní dráhy provozované „na účet vlastníků“, tedy soukromé tratě v provozu ČSD. Toto rozčlenění prodělalo pochopitelně několik změn, nejvíce v období zestátnění Ústecko-teplické dráhy a Buštěhradské, kdy jak známo vzniklo Ředitelství státních drah Praha-Sever. Rovněž tak výstavba nových tratí na Slovensku sehrála svou roli v rozčlenění tratí mezi jednotlivá ředitelství.

Pražské ředitelství v roce 1920 obhospodařovalo oblast, kterou ohraničovaly tyto stanice (od severu přes západ a jih na východ): Podmokly (Děčín hl.n.) – Chomutov<sup>194</sup> – Rakovník – Zdice – Lochovice (u Berouna) – Tábor – Veselí nad Lužnicí – České Velenice (tehdy Cmunt) – Kostelec u Jihlavy (již patřil brněnskému ředitelství) – Světlá nad Sázavou (patřila pod hradecké ředitelství) – Kutná Hora-Sedlec – Lysá nad Labem (patřila pod hradecké ředitelství) – Přívory – Všetaty. Z této oblasti se vymykala pouze páteřní trať Praha – Česká Třebová – (Brno), která až po stanici Opatov (ta už patřila brněnskému ředitelství), nacházející se už na trati z České Třebové do Brna, patřila pod pražské ředitelství. Jemu byly rovněž podřízeny služebny na místních tratích Přelouč – Prachovice (tehdy s odbočkou do Vápenného Podola) a Choceň – Litomyšl. Obě tyto místní tratě vycházely ze stanic ležících na hlavní trati Praha – Česká Třebová.

Celkem mělo pražské ředitelství v roce 1920 na starosti 1885,367 km tratí, z čehož bylo 613,222 km soukromých<sup>195</sup>.

---

<sup>193</sup> Výnos ministra železnic č. 5040 ze 4. 6. 1936 – viz *Věstník ministerstva železnic Republiky československé* č.23/1936. XVIII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1936.

<sup>194</sup> Bez tratí patřících a provozovaných tehdy ještě Ú.T.D. nebo Buštěhradskou dráhou.

<sup>195</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 366

Plzeňské ředitelství obhospodařovalo v téže době tratě ČSD a tratě provozované ČSD v celých severozápadních, západních, jihozápadních a části jižních Čech. Tato oblast byla ohraničena státní hranicí s Německem a Rakouskem a dále stanicemi České Velenice (Cmunt) – Veselí nad Lužnicí – Tábor – Zdice – Rakovník – Louny (všechny tyto stanice patřily pod pražské ředitelství) – Ledvice. Kromě toho zajišťovalo provoz na některých místních tratích, které vycházely ze stanic Buštěhradské dráhy a s tratěmi ČSD nebyly nikterak propojeny. Byly to tratě: Ostrov nad Ohří – Jáchymov a Tršnice – Schönbach (dnes Luby u Chebu).

Plzeňské ředitelství provozovalo v této době 2029,198 km tratí, z nichž bylo 792,921 km soukromých<sup>196</sup>.

Ředitelství státních drah Hradec Králové sousedilo s obvodem pražského, olomouckého a brněnského ředitelství. Oblast jím obhospodařovaných tratí byla na severu a částečně na východě ohraničena státní hranicí s Německem a dále těmito stanicemi (od severu na západ): Děčín-Mittelgrund (Děčín-Prostřední Žleb) – Podmokly (dnes Děčín hl.n.) – Ústí nad Labem (dnes západ) – Přívory (tyto stanice patřily pod pražské ředitelství) – Lysá nad Labem – Poříčany – Kolín (tato a předchozí taktéž patřily pražskému ředitelství) – Německý (dnes Havlíčkův) Brod – Humpolec – Lichkov. Ve východních Čechách zajišťovalo provoz na všech tratích, s výjimkou těch, které jsou výše uvedeny jako provozované pražským ředitelstvím. Díky tomu, že trať Praha – Česká Třebová byla podřízena pražskému ředitelství, byl obvod hradeckého ředitelství „rozříznut“ na dvě části.

Zbývá dodat počet kilometrů provozovaných tratí v obvodu tohoto ředitelství. Celková délka provozovaných tratí činila 2020,725 km, přičemž z toho bylo 162,082 km tratí vlastněno Českými drahami obchodními a dalších 451,372 km jinými soukromými drahami<sup>197</sup>.

Ředitelství státních drah Brno mělo v roce 1920 poměrně rozsáhlý obvod, který se rozprostíral od zemské hranice s Čechami přes téměř celou jižní Moravu. Na jihu byl ohraničen státní hranicí s Rakouskem. Jeho území bylo ohraničeno těmito stanicemi (od severu na západ, jih a východ): Třebovice v Čechách (patřily pod olomoucké ředitelství;

---

<sup>196</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 365

<sup>197</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 368

nachází se na trati Česká Třebová – Olomouc) – Opatov – Skuteč – Německý Brod (patřil hradeckému ředitelství) – Kostelec u Jihlavy – Břeclav – Hodonín (patřil pod olomoucké ředitelství) – Sudoměřice nad Moravou – Uherské Hradiště – Přerov (tato a předchozí stanice patřily pod olomoucké ředitelství) – Nezamyslice – Prostějov – Čelechovice (tato a předchozí stanice patřily pod olomoucké ředitelství; nachází se na trati z Kostelce na Hané přes Senici na Hané do Olomouce nebo Červenky). Vzhledem k zachování celistvosti tratě patřila pod brněnské ředitelství celá trať Brno – Vlárský průsmyk – zemská hranice se Slovenskem, která jinak zasahovala hluboko do „území“ olomouckého ředitelství. Totéž platilo v opačném případě o bývalé Dráze císaře Ferdinanda, kterou v celé své délce spravovalo olomoucké ředitelství, a pro změnu ve své jižní části hluboko zasahovala do oblasti, ve které tratě jinak spravovalo brněnské ředitelství.

Brněnské ředitelství celkem spravovalo provoz na 1274,629 km, z čehož 430,390 km tratí bylo v soukromém vlastnictví<sup>198</sup>.

Olomoucké ředitelství spravovalo tratě na celé severní a střední Moravě a české části Slezska. V severních partiích jeho obvod sousedil s Německem a Polskem. Na území republiky byl ohraničen těmito stanicemi (od západu): Dolní Lipka – Česká Třebová (patřila pražskému ředitelství) – Čelechovice – Nezamyslice – Kojetín (tato a předchozí stanice patřily pod brněnské ředitelství) – zemská hranice se Slovenskem. Z tratí, které vyčnívaly z výše uvedeného ohraničeného území tohoto ředitelství patřila nejen zmíněná „Ferdinandka“, ale i dvě tratě z ní vycházející: Hodonín – Holíč nad Moravou a Rohatec – Sudoměřice nad Moravou.

Souhrnná délka provozovaných tratí čítala 1447,666 km, z nichž 161,030 km mělo soukromého vlastníka<sup>199</sup>.

Bratislavské ředitelství ve stejném období obhospodařovalo hlavně tratě, které se nacházely na jižním a středním Slovensku. Zde byla situace stále ještě poněkud atypická v tom smyslu, že tratě jednotlivých ředitelství spolu nesousedily v takové míře jako v českých zemích. Způsobeno to bylo historickým vývojem a převažující orientací tratí na jižním a středním Slovensku směrem na jih (k Budapešti). Území, na kterém spravovalo tratě

---

<sup>198</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 368

<sup>199</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 369



bratislavské ředitelství, bylo na západě ohraničeno zemskou hranicí s Moravou a na jihu státní hranicí s Rakouskem a Maďarskem. V roce 1920 existovaly pouze dvě stanice, kde se stýkaly tratě provozované bratislavským a košickým ředitelstvím. Byly to Žilina a Vrútky, obě ležící na Košicko-bohumínské dráze, a tudíž patřící pod košické ředitelství. Nejvýchodnější stanicí bratislavského ředitelství byla Rožňava<sup>200</sup>.

Bratislavské ředitelství zajišťovalo provoz na celkem 2108,664 km tratí, z nichž bylo 879,224 km soukromých<sup>201</sup>.

Ředitelství státních drah Košice mělo, co do rozlehlosti pravděpodobně nejhorší obvod. Území, na kterém se nacházely jím spravované tratě, začínalo na zemské hranici s Moravou, resp. Slezskem, táhlo se přes celý sever a východ Slovenska a zahrnovalo celou oblast Podkarpatské Rusi. Z tohoto vyplývá, že ohraničeno bylo převážně státními hranicemi – na severu se v celé délce jednalo o hranici s Polskem, na východě a jihu o krátkou hranici s Rumunskem a potom Maďarskem. S bratislavským ředitelstvím sousedilo ve Vrútkách a v Žilině.

Košické ředitelství zajišťovalo provoz na celkem 1545,823 km, z čehož 667,8 km původně provozovala Košicko-bohumínská dráha a 182,9 km tratí patřilo ostatním soukromým železničním společnostem<sup>202</sup>.

Z výše napsaného vyplývá, že v roce 1920 zajišťovaly Československé státní dráhy provoz na celkem 12 329,027 km. Nejvíce km tratí mělo v gesci bratislavské ředitelství, nejméně pak jeho slovenský protějšek, košické ředitelství.

Situace v rozdělení tratí mezi jednotlivé obvody se změnila po vzniku Ředitelství státních drah Praha-Sever na počátku roku 1924. Změny se nejvíce dotkly stávajících ředitelství v Praze, Plzni a Hradci Králové. Částečně se týkaly i obou moravských ředitelství, jelikož došlo k drobným úpravám jejich obvodů. Těch slovenských se tyto změny s ohledem na jejich polohu nedotkly.

Ředitelství státních drah Praha, nově označované jako Ředitelství státních drah Praha-Jih, obhospodařovalo od této doby obvod, který byl ohraničen těmito stanicemi (od severu,

---

<sup>200</sup> Trať pokračující směrem na Turňu nad Bodvou a Košice vznikla mnohem později.

<sup>201</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 370

<sup>202</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920*. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920. s. 370 a 371

přes západ a jih, na východ): Praha-Bubny – Beroun (nově patřil pod plzeňské ředitelství) – Zadní Třebaň – Tábor – České Budějovice (patřily plzeňskému ředitelství) – České Velenice (nově též patřil pod plzeňské ředitelství) – Jihlava (patřila brněnskému ředitelství) – Německý Brod (včetně trati Německý Brod – Jihlava) – Velký Osek – Všetaty (patřily pod) – Praha-Vysočany. Pod jeho správou i nadále zůstala hlavní trať z Prahy do České Třebové a to stále až po stanici Opatov. Totéž platilo i pro místní trať z Chocně do Litomyšle. Neplatilo to však již pro trať z Přelouče do Prachovic a Vápenného Podola, která v této době figurovala jako součást hradeckého ředitelství.

Kilometrický rozsah tratí provozovaných tímto ředitelstvím se snížil na 1382,527 km, z nichž 451,542 km bylo stále ještě v soukromém vlastnictví<sup>203</sup>.

Obvod nově utvořeného ředitelství Praha-Sever netvořily jen nově zestátněné železnice, ale i ty, které byly dříve pod správou jiných ředitelství státních drah. Na své severní a severozápadní straně byl ohraničen státní hranicí s Německem a dále směrem na jih a východ jej ohraničovaly tyto stanice: Cheb – Mariánské Lázně (obě stanice patřily pod plzeňské ředitelství) – Bečov nad Teplou – Kaštice (rovněž patřily ředitelství v Plzni) – Žatec – Lužná-Lišany (dnes Lužná u Rakovníka) – Praha-Smíchov (patřil ředitelství Praha-Jih) – Praha-Bubny – Praha-Vysočany – Všetaty (všechny předcházející stanice patřily rovněž pod pražské ředitelství jih) – Mělník – Lovosice – Velké Žernoseky – Velké Březno – Děčín (dnes Děčín-Východ).

Ředitelství státních drah Praha-Sever bylo provozovatelem na celkem 1565,951 km, z nichž bylo 313,764 km v soukromých rukách<sup>204</sup>.

Plzeňské ředitelství bylo i nadále na své západní a jihozápadní straně ohraničeno státní hranicí s Německem a Rakouskem, avšak do jím spravovaného „území“ již nepatřily místní tratě vycházející z bývalé Buštěhradské dráhy nacházející se na severozápadě republiky. Oblast, kterou spravovalo Ředitelství státních drah v Plzni, byla kromě státní hranice nově ohraničena těmito stanicemi (od jihu přes sever na západ): České Velenice – České Budějovice – Tábor – Zadní Třebaň (předchozí dvě součástí Ředitelství státních drah Praha-Jih) – Beroun – Dušníky (dnes Rudná u Prahy; taktéž patřily Ředitelství státních drah

---

<sup>203</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924. s. 573

<sup>204</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924. s. 573

Praha-Jih) – Lužná-Lišany (dnes Lužná u Rakovníka; součást Ředitelství státních drah Praha-Sever) – Žatec (součást Ředitelství státních drah Praha-Sever) – Kaštice – Bečov nad Teplou (podřízena Ředitelství státních drah Praha-Sever) – Mariánské Lázně – Cheb.

Délka tratí spravovaných plzeňským ředitelstvím v této době dosahovala celkem 1846,937 km, z čehož bylo 660,145 v soukromém držení<sup>205</sup>.

Taktéž hradecké ředitelství přišlo na úkor nově zřízeného Ředitelství státních drah Praha-Sever o některé tratě. Oblast jím obsluhovaných tratí byla na severu a severovýchodě i nadále ohraničena státní hranicí s Německem. Ohraničení železničními stanicemi se změnilo do této podoby (od severu, přes západ na jih a východ): Podmokly (dnes Děčín hl.n.) – Děčín (dnes Děčín-východ) – Velké Březno – Velké Žernoseky – Lovosice – Mělník (všechny patřily Ředitelství státních drah Praha-Sever) – Lysá nad Labem – Poříčany – Nymburk – Velký Osek – Německý Brod (všechny patřily pod ředitelství Praha-Jih) – Svitavy (patřily brněnskému ředitelství) – Lichkov. Jak bylo uvedeno výše, tak i nadále byl tento obvod „rozpuštěn“ tratí Praha – Česká Třebová – Opatov.

Kilometrický rozsah tratí, které spravovalo hradecké ředitelství, čítal dohromady 1921,871 km, z nichž 481,072 km mělo soukromého vlastníka<sup>206</sup>.

V případě brněnského ředitelství se odehrála jedna významná změna, a to v podobě přidělení „Ferdinandky“ v úseku Břeclav – Přerov a k ní přilehlých tratí pod jeho správu. Brněnské ředitelství již tedy definitivně spravovalo všechny tratě v provozu ČSD na jižní Moravě. Druhou významnou novinkou bylo přidělení krátkého slovenského úseku pod toto ředitelství (Vlářský průsmyk – Trenčianská Teplá). To nic nezměnilo na skutečnosti, že ve svých jižních partiích bylo stále ohraničeno státní hranicí s Rakouskem a na východě, až na zmíněnou odchylku, zemskou hranicí se Slovenskem. Stanice oddělující brněnské ředitelství od ostatních byly (od severu na západ, jih a východ): Opatov – Skalice-Boskovice (dnes Skalice nad Svitavou) – Německý Brod (patřil pod Ředitelství státních drah Praha-Jih) – Jihlava – Hulín – Přerov – Kojetín – Nezamyslice.

Celkem se jednalo o správu nad 1236,443 km, z nichž 317,182 km mělo majitele z řad soukromých<sup>207</sup>.

---

<sup>205</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924. s. 573

<sup>206</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924. s. 573

Olomoucké ředitelství i nadále spravovalo tratě ve státním provozu na střední a severní Moravě a ve Slezsku. Jak známo, už byla mimo jeho správu jižní část „Ferdinandky“. Jím spravovaná „oblast“ byla pořád na severu ohraničena státní hranicí s Německem, v oblasti Těšínska s Polskem a na jihovýchodě zemskou hranicí se Slovenskem. Stanice, kde se stýkal jeho obvod s obvody ostatních ředitelství, byly (od severu na západ, jih a východ): Lichkov (patřil hradeckému ředitelství) – Česká Třebová (patřila ředitelství Praha-Jih) – Skalice-Boskovice – Nezamyslice – Kojetín – Hulín (všechny patřily brněnskému ředitelství) – Přerov.

Celkem mělo olomoucké ředitelství na starosti 1476,907 km tratí, z nichž bylo 318,441 km v soukromém držení<sup>208 209</sup>.

Na slovenských ředitelstvích se v souvislosti s těmito změnami nic podstatného neudálo, poněvadž byly „daleko od centra dění“. Bratislavské ředitelství i nadále spravovalo téměř stejně kilometrů tratí jako na počátku existence Československého státu. Jedinou zaznamenanou změnou bylo již zmíněné přidělení krátkého slovenského úseku tzv. Vlárské dráhy (Vlářský Průmysl – Trenčianské Teplice) pod brněnské ředitelství. Obě ředitelství spolu i (zatím) nadále sousedila ve dvou nedaleko od sebe ležících stanicích – Žilíně a Vrútkách.

U Košického ředitelství byla situace poněkud složitější. Jednak sem již patřila nově vybudovaná trať Bánovce nad Ondavou – Vajany, ale hlavně došlo k převzetí provozu pod správu ČSD na větším počtu soukromých tratí. Košické ředitelství tak obhospodařovalo již dohromady 1725,432 km, z nichž ale bylo plných 941,562 km stále v soukromém držení. Košické ředitelství tak bylo nejen největším provozovatelem soukromých tratí pod správou ČSD, ale bylo také jediným, kde byl počet km tratí provozovaných na účet vlastníků vyšší než počet kilometrů vlastních státních drah<sup>210</sup>.

Když vše shrneme, tak v roce 1924 ČSD provozovaly celkem 13 246,700 km, z čehož bylo 4382,534 km (tedy téměř 1/3) ve vlastnictví soukromých subjektů. K částečné změně

---

<sup>207</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924. s. 573

<sup>208</sup> Je sem zahrnuta i bývalá Košicko-Bohumínská dráha v úseku Bohumín – Čaca (dnes Čadca; již spravována košickým ředitelstvím), tj. v délce 70, 747 km.

<sup>209</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924. s. 573

<sup>210</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924*. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924. s. 573

tohoto stavu došlo následujícího roku, kdy byly postátněny místní dráhy, které garantoval stát nebo země Česká<sup>211</sup>. Zestátnění těchto čtyřiceti osmi tratí bylo počátkem převádění většiny zbylých místních drah do rukou státu. Ve třicátých letech své české kolegyně následovala většina místních tratí na Moravě a Slovensku.

Rozsáhlé změny do rozčlenění tratí přineslo v roce 1932 sloučení obou pražských ředitelství do společného Ředitelství státních drah Praha. Znovu se tak předělávala mapa republiky, dle které byly tratě rozčleněny pod jednotlivá ředitelství. Změny se opětovně především dotkly českých a částečně i moravských ředitelství (brněnského). Slovenských se tyto rošády nedotkly.

Pražské ředitelství bylo na severu nově ohraničeno státní hranicí s Německem a jeho územní rozsah zahrnoval tratě v severních, středních a částečně v jižních a východních Čechách (stále spravovalo trať z Prahy do České Třebové a místní dráhu z Chocně do Litomyšle). Obvod jím spravovaných tratí byl dále ohraničen těmito stanicemi (od severu, přes západ, jih na východ): Louny-předměstí – Chomutov – Kadaň-Prunéřov (patřila plzeňskému ředitelství) – Žatec – Lužná-Lišany – Dušníky – Beroun (patřil ředitelství v Plzni) – Zadní Třeboň – Tábor – České Budějovice – České Velenice (obě patřily pod plzeňské ředitelství) – Horní Cerekev<sup>212</sup> - Obrataň (obě patřily pod brněnské ředitelství) – Světlá nad Sázavou (součást obvodu hradeckého ředitelství) – Zruč nad Sázavou – Kolín – Poříčany – Lysá nad Labem – Všetaty (dvě předcházející patřily k hradeckému ředitelství) – Podmokly.

Ve správě pražského ředitelství bylo celkem 2113,321 km, které byly všechny ve vlastnictví státu<sup>213</sup>.

Ředitelství státních drah Plzeň opětovně rozšířilo svoji působnost o severozápadní Čechy, kde převzalo tratě bývalého ředitelství Praha-Sever. Celá tato oblast byla i nadále na své severozápadní, západní a jihozápadní straně ohraničena státními hranicemi s Německem a Rakouskem. Stanice, kde se stýkaly tratě pod správou plzeňského a pražského a nově i

---

<sup>211</sup> Zákon č. 156/1925 sb. podle kterého nabývá stát drah, zaručených státem anebo zemí Českou. Tento zákon měl dále čtyřicet osm příloh, které obsahovaly úmluvy s jednotlivými vlastníky.

<sup>212</sup> Trať Jihlava – Horní Cerekev – Tábor patřila v celé své délce brněnskému ředitelství.

<sup>213</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 580

plzeňského a brněnského ředitelství<sup>214</sup>, byly tyto (od severu k jihu): Louny-Předměstí – Chomutov (obě patřily pražskému ředitelství) – Kadaň-Pruněrov – Žatec – Lužná-Lišany – Dušníky (předchozí tři patřily pod správu pražského ředitelství) – Beroun – Zadní Třebaň – Tábor (předchozí dvě byly rovněž ve správě pražského ředitelství) – České Budějovice – České Velenice.

Počet kilometrů tratí spravovaných plzeňským ředitelstvím vzrostl o více jak 300 km. Celkem se jednalo o 2203,182 km, z čehož 43,231 km bylo stále v rukách soukromých vlastníků a bylo provozováno na jejich účet<sup>215</sup>.

I hradecké ředitelství nebylo výjimkou a i ono zaznamenalo nárůst počtu kilometrů spravovaných tratí. Do jeho správy se znovu vrátila hlavní trať na pravém břehu Labe, a to až po Německý Brod.

Oblast, kde se nacházely tratě ve správě hradeckého ředitelství, byla, kromě státní hranice s Německem na severu a severovýchodě, ohraničena těmito stanicemi (od severu na jih a východ): Podmokly – Ústí nad Labem (dnes západ; obě stanice patřily pražskému ředitelství) – Všetaty – Lysá nad Labem – Poříčany – Kolín – Zruč nad Sázavou (předchozí tři součástí obvodu pražského ředitelství) – Světlá nad Sázavou – Německý Brod – Skuteč – Lichkov.

Kilometrický rozsah spravovaných tratí se ustálil na 2285,269 km, z nichž 135,222 km bylo ještě ve vlastnictví privátních subjektů<sup>216</sup>.

Stranou změn nezůstalo stát ani ředitelstvím v hlavním moravském městě. I nadále spravovalo všechny tratě na jižní Moravě, ale nově díky správě trati Jihlava – Horní Cerekev – Tábor zasahoval jeho obvod hluboko na území Čech. Tím došlo k určitým změnám v ohraničení jeho obvodu. Na jihu byl pochopitelně i nadále ohraničen státní hranicí s Rakouskem. V případě „hraničních“ stanic už byla situace trochu jiná (od severu, na západ, jih a východ): Česká Třebová (ve správě pražského ředitelství) – Skuteč – Německý Brod (obě dvě ve správě hradeckého ředitelství) – Horní Cerekev – Obrataň - Tábor – Kúty – Nové

---

<sup>214</sup> V Táboře se stýkaly tratě pod správou tří ředitelství – pražského, plzeňského a brněnského

<sup>215</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 580

<sup>216</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 580

Mesto nad Váhom<sup>217</sup> – Trenčianská Teplá (tyto tři slovenské stanice byly spravovány Ředitelstvím státních drah Bratislava) – Bylnice – Hulín – Přerov (patřil pod olomoucké ředitelství) – Kojetín – Nezamyslice – Skalice-Boskovice.

Celkem mělo v této době brněnské ředitelství na starosti zajištění provozu na 1484,657 km, z nichž pouhých 23,785 km bylo v soukromém držení<sup>218</sup>.

Olomoucké ředitelství bylo nadřízeným orgánem služeben na střední a severní Moravě. Jeho obvod žádných podstatných změn v souvislosti s reorganizací nedoznal. Jedinou změnou bylo začlenění nově vybudované trati Vsetín – Bylnice<sup>219</sup> pod jeho správu. S tím souvisí i jediná změna v jeho ohrazení. Ale popořadě. Na severu a na Těšínsku k žádným změnám dojít nemohlo, jelikož zde bylo vše dáno státními hranicemi s Německem a Polskem. U stanic, vymezujících „území“ olomouckého ředitelství došlo k jedné změně, související s dokončením výše zmíněné tratě (od severu k jihu a východu): Česká Třebová (ve správě pražského ředitelství) – Skalice-Boskovice – Nezamyslice – Kojetín (všechny pod správou brněnského ředitelství) – Přerov – Hulín – Bylnice (předchozí dvě ve správě brněnského ředitelství) – Čadca (ve správě košického ředitelství).

Ředitelství státních drah Olomouc spravovalo dohromady 1504,934 km tratí, z nichž stále 283,977 km mělo jiného vlastníka než ČSD<sup>220</sup>.

Určitých změn doznalo i rozčlenění tratí u slovenských ředitelství. Ne však z důvodu reorganizace, ale, stejně jako v případě olomouckého ředitelství, z důvodu výstavby nových úseků tratí.

Bratislavské ředitelství spravovalo tratě na jižním a středním Slovensku, takřkajíc od zemské hranice s Čechami po Rožňavu. Toto je samozřejmě jistá nadsázka, poněvadž jak známo z předchozího textu, tak tratě směřující na Slovensko z Moravy byly ve správě moravských ředitelství. Stanice, které oddělovaly oblast spravovanou bratislavským ředitelstvím od ostatních, byly tyto (od jihu na sever a východ): Kúty – Nové Mesto nad Váhom – Trenčianská Teplá – Žilina – Vrútky (dvě předcházející ve správě košického

---

<sup>217</sup> Nově vybudovaná trať Veselí nad Moravou – Nové Mesto nad Váhom byla v celé své délce podřízena brněnskému ředitelství.

<sup>218</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 580

<sup>219</sup> Trať Vsetín – Horní Lideč – Bylnice byla otevřena k desátému výročí vzniku republiky tj. 28. 10. 1928

<sup>220</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 580

ředitelství). Pro úplnost zbývá dodat, že na jihu byla přirozeným ohraničením státní hranice s Maďarskem.

V této době mělo ředitelství v Bratislavě „pod palcem“ provoz na 2178,331 km, z čehož bylo plných 903,179 km provozováno na účet jejich soukromých vlastníků<sup>221</sup>.

Košické ředitelství i nadále spravovalo tratě, které de iure stále patřily Košicko-bohumínské dráze a dále tratě z nich vycházející. To zahrnovalo území severního Slovenska. Kromě toho i nadále pečovalo o tratě v oblasti Podkarpatské Rusi. Stále si tak drželo postavení, co do území nejrozlehlejšího ředitelství. Jestliže v případě bratislavského ředitelství to bylo „od zemské hranice po Rožňavu“, tak v případě toho košického „od Čadce po Jasiňu“. Z tohoto vyplývá ohraničení celého obvodu - na severu státní hranice s Polskem a na východě a jihu s Rumunskem, resp. Maďarskem. Zbývá dodat stanice oddělující obvod košického ředitelství od ostatních (od severu): Čadca – Žilina – Vrútky.

Nakonec ještě několik čísel – košické ředitelství zajišťovalo provoz na 1712,668 km tratích, z čehož 717,407 km bylo soukromých<sup>222</sup>.

Pokud výše uvedené informace shrneme, dojdeme k závěru, že v roce 1933 byly ČSD provozovatelem 13482,382 km, z nichž 2106,801 km bylo v majetku soukromých subjektů. Oproti stavu v roce 1924 je zde již patrný úbytek v případě provozovaných soukromých tratí. Naopak celkový počet km provozovaných tratí výrazný nárůst nezaznamenal, protože nově budované úseky dosahovaly maximálně desítek kilometrů. V celkových součtech tudíž nemohly hrát výraznou roli. Krátká vzdálenost však samozřejmě nic neubírala na jejich důležitosti a přínosu pro síťový charakter železniční dopravy v ČSR.

Roku 1938, tedy těsně před začátkem konce prvního Československého státu, již byla v provozu slovenská transversální železnice Banská Bystrica - Margecany, jejíž existence lehce pozměnila přidělení tratí pod jednotlivá slovenská ředitelství. Na území Čech, Moravy a Slezska se v tomto směru za předchozích pět let mnoho nezměnilo. Období reorganizací Ředitelství státních drah jako celků bylo prakticky ukončeno.

Obvod pražského ředitelství byl v zásadě totožný jako v roce 1933. Vedle státní hranice s Německem na své severní straně byl ohraničen stejnými stanicemi jako ve výše

---

<sup>221</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 580

<sup>222</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 34.* XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933. s. 580



uvedeném roce, a to včetně přidělení jednotlivých „hraničních“ stanic k jednotlivým ředitelstvím.

Počet jím spravovaných kilometrů tratí se ustálil 2118,789 km<sup>223</sup>, které byly všechny v majetku Československé republiky<sup>224</sup>.

Ani obvod plzeňského ředitelství nedoznal v rozmezí těchto pěti let žádných změn. Kromě státních hranic s Německem a Rakouskem<sup>225</sup> byl ohraničen stejnými stanicemi jako v roce 1933.

Kilometrický rozsah spravovaných tratí čítal 2196,007 km<sup>226</sup> tratí, z nichž bylo 35,094 km soukromých<sup>227</sup>.

I rozčlenění tratí, které byly přiděleny Ředitelství státních drah Hradec Králové, nedoznalo v podstatě žádných změn. Jedinou z nich bylo přidělení nově otevřené lanové dráhy Liberec-Horní Hanychov – Ještěd<sup>228</sup> do jeho správy. V ohraničení, ať už z hlediska státní hranice či stanic, ke změnám nedošlo.

Hradecké ředitelství mělo na sklonku první republiky na starosti dohromady 2286,720 km tratí, z nichž 135,224 km<sup>229</sup> bylo provozováno na účet jejich soukromých vlastníků<sup>230</sup>.

Ani brněnské ředitelství nezaznamenalo žádné podstatné změny v přidělení traťových úseků pod jeho správu. V ohraničení se udála jedna změna, která však s vývojem organizační

---

<sup>223</sup> Nepatrné zvýšení počtu kilometrů bylo zapříčiněno otevřením tratě z Prahy-Malešic do nově postaveného nákladového nádraží Praha – Žižkov.

<sup>224</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 619

<sup>225</sup> Do anšlusu Rakouska v březnu 1938.

<sup>226</sup> Příčinou snížení počtu kilometrů provozovaných tratí bylo zastavení provozu na soukromé trati z Vojkovic nad Ohří do Kyselky, resp. změnou jejího statutu na vlečku.

<sup>227</sup> Jednalo se o dvě tratě: Planá u Mariánských Lázní – Tachov a elektrifikovanou trať Certlov (Rybník) – Lipno nad Vltavou.

<sup>228</sup> Ještědská lanovka patří mezi nejstarší a klasické lanové dráhy. Byla vybudována na náklady tehdejších ČSD známou chrudimskou firmou František Wiesner. Její výstavba byla zahájena dne 15. 6. 1932 a dokončená lanovka byla uvedena do provozu 27. 6. 1933. Po necelých čtyřiceti letech provozu, v letech 1971 až 1975, prošla lanovka zásadní rekonstrukcí a v této podobě funguje dodnes. Rekonstrukci tehdy provedla firma Transporta Chrudim a provoz rekonstruované lanovky byl zahájen 31. 12. 1975. Tato lanová dráha je dodnes ve vlastnictví a provozu ČD (jako jediná v ČR).

<sup>229</sup> Jednalo se o osm tratí: Častolovice – Solnice; Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem; Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem; Frýdlant v Čechách – Heřmanice; Velké Březno – Lovečkovice – Verneřice; Lovečkovice – Úštěk horní nádraží; Martinice – Rokytnice nad Jizerou; Trutnov – Teplice nad Metují.

<sup>230</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 619

struktury ČSD neměla nic společného – bylo to připojení Rakouska k hitlerovskému Německu.

Délka spravovaných tratí dosáhla 1500,523 km<sup>231</sup>, z čehož bylo i nadále 23,785 km<sup>232</sup> soukromých tratí<sup>233</sup>.

Zcela beze změn však nebyly tratě provozované olomouckým ředitelstvím. Pod jeho správu spadla v celé své délce nově vybudovaná hlavní trať z Horní Lidče do Púchova. Ostatní stanice, kde se tratě olomouckého ředitelství stýkaly s tratěmi ostatních ředitelství, zůstaly beze změn. Totéž se týkalo i státních hranic.

Délka tratí v provozu olomouckého ředitelství dosahovala v předmnichovském období 1520,245 km, z čehož bylo 283,957 km<sup>234</sup> v soukromých rukách<sup>235</sup>.

Ředitelství státních drah Bratislava dostalo do své správy část dokončené transversální železnice a díky tomu mu zde přibyla i jedna stanice, která sousedila s jiným ředitelstvím. Ta stanice se jmenovala Červená Skala. Nebyla však jedinou stanicí této kategorie. Druhou z nich byl již existující Púchov, do kterého byla zaústěna trať z Horní Lidče. Kde se žádná změna neudála, byla jižní část obvodu bratislavského ředitelství. Ta nadále „sousedila“ s Maďarskem. Co se stanic oddělujících jednotlivá ředitelství týče, tak ty měly následující podobu (od jihu, na sever a východ): Břeclav (patřila pod brněnské ředitelství) – Kúty – Nové Město nad Váhom – Trenčianská Teplá – Púchov – Žilina – Vrútky (obě předchozí patřily pod košické ředitelství) – Červená Skala.

Bratislavské ředitelství provozovalo 2184 km tratí, z nichž 901,029 km<sup>236</sup> bylo provozováno na účet jejich privátních majitelů<sup>237</sup>.

---

<sup>231</sup> Drobná odchylka v počtu kilometrů spravovaných tratí oproti roku 1932 je způsobena připočítáním pohraničních úseků provozovaných Rakouskými spolkovými drahami (od března 1938 Německými říšskými drahami) mezi tratě spravované ČSD. Toto započítávání se jeví jako poněkud sporné, protože zmíněné úseky byly sice majetkem ČSR, jejich údržbu pravděpodobně zajišťovaly ČSD, ale drážní dopravu na nich výhradně provozovaly rakouské (německé) železnice.

<sup>232</sup> Byly to tři tratě: Nemotice – Koryčany; Břeclav – Lednice; Hustopeče u Brna (dnes Šakvice) – Hustopeče u Brna město.

<sup>233</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 619

<sup>234</sup> Patřilo sem celkem jedenáct, převážně místních tratí. Jedinou hlavní tratí v soukromém vlastnictví v ČSR byla stále Košicko-Bohumínská dráha. Olomoucké ředitelství spravovalo její úsek od Bohumína po Čadcu.

<sup>235</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 619

<sup>236</sup> Tato délka zahrnovala celkem 29 tratí nebo traťových úseků, mj. úzkorozchodnou elektrifikovanou trať z Trenčianské teplé do Trenčianských Teplíc, anebo část transversální železnice v úseku Podbrezová – Halny.

Druhou část nové železnice napříč středním Slovenskem spravovalo košické ředitelství. To mělo stejně jako po celou dobu své existence stále největší územní rozsah. Jeho obvod byl i nadále z větší části ohraničen stále stejnými státními hranicemi. Počet stanic, které sousedily s obvody jiných ředitelství, se rozšířil o jednu a probíhal po této linii (od severu na jih a východ): Čadca – Žilina – Červená Skala (patřila pod bratislavské ředitelství).

Ředitelství státních drah Košice obhospodařovalo celkem 1784,672 km tratí, z nichž 713,378 km<sup>238</sup> bylo soukromých<sup>239</sup>.

V období těsně před odstoupením pohraničí provozovaly ČSD celkem 13591,079 km, z nichž 2092,467 km bylo stále ještě v soukromých rukách. Z výše napsaného lze usoudit, že postátnění soukromých tratí se mezi lety 1933 až 1938 de facto zastavilo a naopak do provozu byly uvedeny sice nedlouhé, avšak pro spojení českých zemí a Slovenska, stejně jako pro Slovensko samotné, velmi důležité úseky.

Výše uvedený počet kilometrů provozovaných tratí byl maximem předválečných ČSD. Pak přišel Mnichov v září 1938, Vídeňská arbitráž v listopadu 1938 a z nich plynoucí odtržení pohraničí a jižního Slovenska. Tyto kroky znamenaly ztrátu mnoha důležitých tratí, ale nejen to. Košické ředitelství dokonce ztratilo i své sídlo, poněvadž město Košice připadlo Maďarsku. Nastalá situace byla nejprve řešena dočasným přesunem sídla ředitelství do Tatranské Lomnice, aby nakonec došlo k jeho sloučení s ředitelstvím bratislavským, které se tak stalo jediným nadřízeným orgánem všech výkonných služeben na Slovensku. Pro tratě na Podkarpatské Rusi bylo zřízeno nové ředitelství v Chustu.

Na základě uvedených skutečností bylo proto nutno znovu uspořádat „mapu“ rozdělující tratě mezi jednotlivá ředitelství, jelikož některá z nich ztratila podstatnou část jim svěřených tratí (Plzeň). Jiných se nová situace sice až tolik nedotkla (Praha), avšak z hlediska celosíťového fungování železnice mělo odtržení pohraničí neblahé důsledky i pro ně. Než se vše stihlo zreorganizovat, bylo 15. 3. 1939 a nastala opět úplně nová situace.

---

<sup>237</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 619

<sup>238</sup> Pod tímto počtem se ukrývalo celkem 17 tratí, včetně úseku Košicko-Bohumínské dráhy z Čadce do Košic.

<sup>239</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 619

## **2.4. Výkonné služebny**

Výkonné služebny byly nejnižší organizační složkou ČSD. Na nich leželo zajištění všech praktických činností, které měly ČSD ve svém portfoliu. Tyto služebny se podle svého zaměření dělily na několik druhů. Podřízeny byly buď Ředitelství státních drah (tomu, které spravovalo daný obvod), nebo Ústřední stavební správě. V jejich čele stál zpravidla přednosta, pokud nebylo stanoveno jinak.

Rozdělení výkonných služeben:

- Odbory pro udržování tratí – jejich úkolem bylo zajistit sjízdnost přidělených železničních tratí.
- Stavební odbory – zřizovaly se za účelem velkých staveb na již provozovaných tratích (např. výstavba druhé koleje). Po splnění daných úkolů tyto služebny zanikaly.
- Návěštní dílny – náplň práce těchto služeben spočívala v údržbě zabezpečovacích zařízení jak traťových, tak staničních. Každé ředitelství mělo zpravidla jedny dílny. Důležitou roli hráli návěštní mistři, kteří byli přiděleni do větších stanic a měli na starosti údržbu těchto zařízení v jim svěřených obvodech.
- Stanice – dělily se dále na Dopravní úřady (velké uzlové stanice), Staniční úřady (ostatní stanice s kolejovým rozvětvením; v jejich čele stál buď přednosta, nebo v případě těch nejmenších na místních tratích tzv. správce), zastávky (ty byly obsazeny obvykle jenom jedním, zpravidla komerčním pracovníkem, či nebyly obsazeny vůbec), nákladiště (ty nebyly obsazeny nikým) a výhybny; úkolem stanic bylo zajistit dopravní a komerční službu, tj. řízení provozu ve stanicích a v mezistaničních úsecích, odbavení cestujících, zavazadel a spěšnin a konečně podej a dodej vozových zásilek.
- Správy výtopen (Výtopny) – každá výtopna měla několik poboček (dnes bychom je nazvali provozními pracovišti) a k tomu ještě tzv. podřízené výtopny, které měly své vlastní vedení, avšak nebyly podřízenou složkou Ředitelství státních drah, ale jiné výtopny. Úkolem výtopen bylo zajistit nasazení dostatečného množství lokomotiv (později i motorových vozů) na všechny vypravované vlaky.
- Správy dílen (Dílny) – tato kategorie výkonných služeben měla za úkol provádět opravy vyšších stupňů u hnacích i hnaných vozidel. Byly obvykle soustředěny do

významných železničních uzlů, kde se nacházely i velké výtopny. Každému ředitelství státních drah byly podřízeny minimálně jedny dílny. Některé z nich měly navíc i jim podřízené pobočné dílny.

- Správy zásobáren (Zásobárny) – úkolem zásobáren byla distribuce materiálu nutného pro fungování železničního provozu. Každé ředitelství mělo k dispozici alespoň jednu tuto služebnu. Některé Zásobárny měly navíc zřízeny i tzv. pobočné zásobárny.
- Správy provozu – tyto výkonné služebny byly specifické v tom, že v nich byly sdruženy činnosti zahrnující staniční službu (tedy dopravní a komerční), topírenskou službu a činnosti spadající pod odbory pro udržování tratí. V jejich čele stál správce provozu.

Na počátku sledovaného období byly poměrně rozšířeny, ale později se od nich upouštělo, navzdory jejich nesporné ekonomické výhodnosti. Důvodem k jejich postupnému zrušení bylo odstranění jisté dvoukolejnosti v oblasti rozdělení výkonných služeben, kdy vedle sebe stály služebny „samostatné“, tj. ty, které se věnovaly pouze okruhu činností, pro které byly určeny, a správy provozu. Pravděpodobně z důvodu jasného rozdělení kompetencí (a také dostatečného počtu personálu v případě Slovenska a Podkarpatské Rusi) byla dána přednost „samostatným“ výkonným služebnám a správy provozu byly postupně reorganizovány na jiné služebny. V roce 1938 již neexistovala ani jedna z nich.

- Autosprávy – jako výkonné služebny jsou uváděny od roku 1935. Jejich úkolem bylo zajistit provoz na autobusových linkách v režii ČSD. Každé ředitelství mělo podřízeno jednu až tři tyto služebny. Autosprávy se dále členily na garáže a pobočné garáže, které byly buď podřízeny garážím nebo přímo autosprávám<sup>240</sup>.
- Dalšími samostatnými výkonnými služebnami ustavenými v roce 1935 byly Sklady tiskopisů<sup>241</sup>, Uhelné ústředny (později přejmenované na Rozdělovny uhlí)<sup>242</sup> a

---

<sup>240</sup> V místě, kde se nacházelo sídlo autosprávy nebyly zřizovány garáže. Systém fungoval stejně jako u správ výtopen, kde také existovaly výtopny, které měly své pobočky a zároveň pobočné výtopny, správám výtopen podřízené, které měly rovněž svoje pobočky.

<sup>241</sup> Byly celkem dva: na Smíchově - byl příslušný pro Ředitelství státních drah Praha, Plzeň, Hradec Králové a Brno; ve Vrútkách – příslušný pro ředitelství v Olomouci, Bratislavě a Košicích. Jako samostatné složky se vyčlenily ze stávajících Zásobáren.

<sup>242</sup> Byly dvě – v Mostě a Moravské Ostravě

Výrobní jízdenek<sup>243</sup>. Tyto služebny již nebyly součástí každého ředitelství státních drah a jejich působnost zpravidla přesahovala obvod toho, kterému byly podřízeny.

Specifické postavení v rámci výkonných služeben měly ty, které byly podřízeny Ústřední stavební správě. V rámci organizační struktury byly uváděny taktéž jako výkonné služebny, ale na rozdíl od ostatních nebyly podřízené žádnému ředitelství státních drah, ale přímo Ústřední stavební správě. Byly to tyto služebny:

- Stavební správy – zřizovány byly obvykle v místech, kde probíhaly stavby nových tratí<sup>244</sup>. Po jejich dokončení byly zrušeny a tratě byly přiděleny pod stávající služebny a jim nadřízená ředitelství.
- Stavební expozitury – jejich úkolem byla úplná příprava staveb nových tratí. Po skončení příprav byly obvykle přeměněny na stavební správy, které přeměnily plány ve skutečnost.

Organizace výkonných služeben byla v této době přehledná a po ukončení činnosti správ provozu i jasná, přičemž vzhledem k jejich náplni práce vcelku ani nehrozila možnost překrývání kompetencí a dalších podobných komplikací, které brání úspěšnému výkonu náročné služby.

## **2.5. Železniční rady**

Instituce železničních rad byla, stejně jako celá řada dalších, převzata z dob Rakouska-Uherska. Jejich počátky spadají až do roku 1884, kdy byla nařízením tehdejšího ministerstva obchodu zřízena tzv. Státní železniční rada, jakožto poradní orgán. Nařízení dále povolovalo zřizování Ředitelských železničních rad při jednotlivých ředitelstvích. K jejich aktivování však za dob monarchie nedošlo<sup>245</sup>.

Po vzniku ČSR bylo na tuto praxi relativně plynule navázáno a na základě vládního nařízení<sup>246</sup> byla v roce 1921 při Ministerstvu železnic zřízena Československá ústřední rada

---

<sup>243</sup> Nacházela se v Praze a vyráběla jízdenky pro všechna Ředitelství státních drah.

<sup>244</sup> Např. Stavební správa pro stavbu trati Veselí nad Moravou – Nové Město nad Váhom se sídlem v Myjavě, či Stavební správa pro stavbu trati Vsetín – Bylnice – Brumov ve Valašských Klobukách a další.

<sup>245</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928*. IX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1928. s. 1038

<sup>246</sup> Vládní nařízení č. 54/1921 sb. ze dne 21. 1. 1921

železniční. Na její zřízení o rok později navázalo zřízení Ředitelských železničních rad<sup>247</sup> při jednotlivých ředitelstvích státních drah. Tímto krokem byl systém budování poradních orgánů dokončen.

### 2.5.1. Státní rada železniční

Jejím úkolem bylo: „aby podávala posudky, činila návrhy a dotazy o všeobecných věcech železničních, pokud se týkají obchodu, průmyslu, hornictví, živností, hospodářství lesního a polního.“<sup>248</sup> Tato rada měla celkem 69 členů a stejný počet náhradníků. Všechny členy i náhradníky jmenoval ministr železnic na pět let. Z tohoto celkového počtu bylo 25 členů a náhradníků vybíráno ze zástupců průmyslu a obchodu (po dohodě s ministrem obchodu), 4 z finančních kruhů (po dohodě s ministrem financí), 12 ze zástupců technických oborů (po dohodě s ministrem veřejných prací), 16 z oblasti zemědělství (na základě dohody s ministrem zemědělství) a zbývajících 12 podle volného výběru ministra železnic.

Tato rada měla tři stálé instituce:

- Odbor I – pro věci dopravní, stavební a všeobecné
- Odbor II – pro věci přepravní a tarifní
- Stálý poradní výbor

Při pročítání seznamů členů tohoto orgánu je nutno podotknout, že i tehdy byly mezi jeho členy zejména poslanci a senátoři z politických stran výše uvedených resortních ministrů či vlivní představitelé průmyslu atd. Jednoduše řečeno všichni ti, kteří chtěli uplatnit nějaký vliv na fungování železnic.

### 2.5.2. Ředitelské rady železniční

Úkolem tohoto orgánu byla poradní činnost pro jednotlivá ředitelství státních drah. Byly zřízeny při každém z nich, takže jich existovalo celkem sedm (v letech 1924 – 1933

---

<sup>247</sup> Zřízeny na základě výnosu Ministerstva železnic č. j. 41592 – I/4 ze dne 28. 11. 1922 – viz *Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé č. 50/1922*. IV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1922.

<sup>248</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 662

osm). Jejich činnost se zaměřovala na podávání posudků, návrhů a dotazů „o *důležitějších otázkách železničních povahy místní nebo záležitostí náležejících výlučně do pravomocí ředitelství*“<sup>249</sup>. Počet členů těchto institucí byl buď 19, nebo 20, přičemž každý člen měl svého náhradníka. Jmenování byli ministrem železnic na návrh příslušného ředitele. Funkční období činilo pět let.

Členové rady byli dle své profese rozděleni do čtyř skupin:

- Průmysl a hornictví: tato skupina byla nejpočetnější u rad při ředitelstvích v Čechách a na Moravě; zpravidla zde čítala 7-8 členů obvykle z řad průmyslníků, těžařů nebo vedoucích pracovníků ve stavebnictví; na Slovensku byla méně početnější – u bratislavského ředitelství čítala 5 členů, u košického 6 zástupců výše uvedených odvětví.
- Obchod a živnosti: jestliže předchozí skupina byla nejpočetnější při radách českých a moravských ředitelství, tak tato byla nejpočetnější u bratislavského – zde její počet činil 8 členů, zatímco u jejích českých a moravských protějšků to bylo vždy 6 představitelů a u košického 5 členů nejen z řad obchodníků a živnostníků, ale i z řad představitelů menších továren.
- Polní a lesní hospodářství: zástupci zemědělství a lesního hospodářství byli nejvíce zastoupeni při ředitelské radě košického ředitelství (4 členové) a naopak nejméně při ředitelské radě hradeckého ředitelství (2 členové); u všech ostatních měla tato skupina vždy 3 zástupce.
- Turistika a cizinecký ruch: počet členů této skupiny se pohyboval mezi třemi až čtyřmi; stanovit nejčastější profesi představitelů této skupiny není možné, poněvadž jejich zastoupení bylo velmi různorodé; jejich rozsah byl od profesí do různé míry s turistickým ruchem spojených (např. ředitel lázní v Luhačovicích), až po ty, které s ním měly pramálo společného (např. lékárník nebo architekt).

---

<sup>249</sup> *Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39*. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938. s. 667



## **2.6.      *Ostatní instituce ovlivňující správu ČSD***

Na řízení a fungování ČSD měly vliv i další instituce stojící mimo samotnou organizační strukturu železnic. Vedle dalších státních úřadů se jednalo o orgány vzniklé ze samotného fungování drah. Co je tím myšleno? Jedná se především o organizace zabývající se sociálními a personálními otázkami zaměstnanců ČSD.

Pro tyto účely existovaly (nejen) u státních drah tzv. Důvěrnické sbory<sup>250</sup>, které byl povinen zřídit každý železniční podnik.

Podobnou úlohu hrály i odborové organizace. Ty, na rozdíl od Důvěrnických sborů, nebyly povinné a zpravidla sdružovaly zaměstnance určitých profesí. Jejich velikost byla různá a pohybovala se od několika stovek členů až po desetitisíce. Největší z nich byly Jednota zaměstnanců československých drah a Unie železničních zaměstnanců.

---

<sup>250</sup> Zřízeny byly na základě zákona č. 330/1921 sb.; jejich působení bylo striktně vymezeno na otázky personální a sociální, zásahy do samotné železniční správy jim byly zakázány.

## Závěr

Co si říci závěrem? Především by bylo dobré si uvědomit, že výše uvedená struktura byla efektivní, přehledná a až na drobné výjimky s přesně vymezenými kompetencemi. Nebylo zde tak příliš prostoru pro utváření zbytečných organizací či výkonných jednotek, které by systém organizace znepřehlednily. Když vezmeme v potaz organizaci státních železnic v následujících obdobích a hlavně ve srovnání s dnešní situací, tak se nám výše uvedené jenom potvrdí.

Po okupaci českých zemí 15. 3. 1939 nebyl sice prvorepublikový model řízení železnic úplně opouštěn, ale doznal značných úprav. Nově zřízené protektorátní železnice – Českomoravské dráhy (BMB/ČMD) nebyly řízeny přímo ministerstvem dopravy, ale generálním ředitelstvím. Zachována zůstala Ředitelství drah (slovo „státních“ bylo vypuštěno), a tak se mohlo na první pohled zdát, že rozsah změn nebude tak velký. Ovšem nebylo tomu tak a Němci se záhy pustili do díla s cílem upravit organizační strukturu ČMD podle svých představ. Výsledek jejich konání se dostavil ve zřízení tzv. Provozního ústředí (od října 1939) a tzv. Vlakových správ (od listopadu 1940) u jednotlivých ředitelství. Obě tyto instituce měly vylepšit fungování ČMD z hlediska samotného řízení provozu, vyrovnávky lokomotiv a personálu mezi jednotlivými ředitelstvími atd. Celkový systém řízení však spíše znepřehlednily, mimo jiné i proto, že v našich podmínkách se jednalo o zcela cizí a dle vzoru říšských drah uměle utvořené instituce. Zavedení těchto institucí stojí za zmínku zejména proto, že to byl jakýsi počátek importovaných institucí v oblasti železniční správy. Kromě zavádění všudypřítomné němčiny to byl nejvýznamnější zásah do fungování železnic na našem území v tomto období. Na další reorganizaci již nebyl prostor, protože příslušné německé orgány měly postupem doby úplně jiné starosti než reorganizaci správy protektorátních železnic.

Po osvobození v květnu 1945 byla obnovena de facto obnovena správa v prvorepublikové podobě s tím rozdílem, že nebylo obnoveno ministerstvo železnic. Jeho kompetence převzalo ministerstvo dopravy. Druhou novinkou bylo zřízení Ředitelství státních drah Ústí nad Labem. Období obnovené prvorepublikové správy bylo jen krátkým

intermezzem, poněvadž přišel Únor 1948. Ten předznamenal několik po sobě rychle jdoucích reorganizací, než byl s konečnou platností převzat sovětský model řízení.

Nejprve byl k 1. 1. 1949 zřízen národní podnik Československé dráhy (zkratka ČSD zůstává), který byl řízen ústředním ředitelstvím v Praze a oblastním ředitelstvím v Bratislavě. Tato forma organizace vydržela jeden rok. Roku 1950 mají ČSD znovu svůj starý název a opětovně jsou přičleněny přímo pod ministerstvo dopravy. O dva roky později je znovuzřízeno ministerstvo železnic a ČSD rozděleny podle sovětského vzoru na samostatné hospodářské celky – tzv. dráhy<sup>251</sup>. Vyčleněny byly i dílny a další organizační složky patřící pod ČSD, které se taktéž staly samostatnými hospodářskými celky – tzv. podniky železniční dopravy. Následujícího roku je sice ministerstvo železnic zrušeno a „drahy“ jsou nově podřízeny ministerstvu dopravy, avšak systém „drah“ se v organizaci ČSD udržel až do léta 1989, třebaže počátkem 60. let došlo ke snížení jejich počtu<sup>252</sup> a zřízení jim podřízených oblastních organizačních složek nazvaných Provozní oddíly.

V předvečer „sametové revoluce“ prodělala revoluci i organizační struktura ČSD. Byl opuštěn systém „drah“ jako nezávislých hospodářských celků a ČSD byly přetvořeny na státní organizaci. Ta byla nově řízena Ústředním ředitelstvím v Praze a sedmi oblastními ředitelstvími<sup>253</sup>. Pod Ústřední ředitelství ČSD však nepatřily všechny dřívější složky státních drah. Přímo federálním ministerstvem dopravy byly řízeny Drážní správní úřad, Státní drážní technická inspekce a Ozbrojený sbor ochrany železnic.

Po roce 1989 se začaly připravovat další změny správní struktury a stejně jako v ostatních odvětvích národního hospodářství se i zde objevil nový fenomén – privatizace<sup>254</sup>. Oblastní ředitelství se ještě po určitou dobu udržely, ale s rozdělením společného státu v roce 1993 došlo k jejich zániku. Samotné rozdělení státu a potažmo ČSD ale nebylo příčinou jejich zániku. Tím se stal přechod na tzv. divizní řízení, kdy došlo v rámci podniku k oddělení činností týkajících spravování dopravní cesty na jedné straně a provozu a přepravy na straně druhé. To bylo předstupněm úplného rozdělení unitárních železnic, což je současný stav.

---

<sup>251</sup> Po roce 1952 jich bylo celkem šest - Plzeňská, Pražská, Ústecká, Ostravská, Bratislavská a Košická.

<sup>252</sup> Od roku 1963 existovaly již jen čtyři – Jihozápadní dráha, která sídlila v Plzni, Severozápadní dráha se sídlem v Praze, Střední dráha mající sídlo v Olomouci a Východní dráha sídlící v Bratislavě.

<sup>253</sup> Nacházely se v Plzni, Praze, Ústí nad Labem, Brně, Olomouci, Bratislavě a Košicích.

<sup>254</sup> Privatizovány byly postupně všechny Železniční opravy a strojírny, společnost Jídelní a lůžkové vozy zajišťující služby v jídelních, lůžkových a lehátkových vozech, většina lanových drah v majetku a provozu ČSD resp. ČD atd.

Kompetence zaniklého Ústředního ředitelství ČSD a ostatních organizačních složek převzalo Generální ředitelství nově vzniklých Českých drah, státní organizace, (ČD s.o.) a jeho podřízené složky Obchodně-provozní ředitelství a Správy dopravních cest. To však nebyla zdaleka poslední reorganizace. Je zbytečné je zde všechny vyjmenovávat, poněvadž to není smyslem této práce. Jedna však za zmínku stojí, protože měla podstatný vliv na dnešní stav: počátkem roku 2003 došlo k rozdělení stávající státní organizace ČD na dva subjekty – Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, jakožto vlastníka dopravní cesty a ČD a.s., jakožto provozovatele dráhy a provozovatele drážní dopravy. Na tuto změnu byly navázány další uvnitř samotných ČD a.s. a tento proces není v podstatě dodnes dokončen.

Když porovnáme současný stav s tím prvorepublikovým, tak záhy dojdeme ke skutečnosti, že na co stačilo v období mezi světovými válkami samo Ministerstvo železnic, tak dnes tytéž činnosti vykonává šest institucí a podniků:

- Drážní úřad – vykonává státní správu ve věcech drah. Zřízen zákonem o dráhách č. 266/1994 sb.
- Drážní inspekce – vznik k 1. 1. 2003, původně jako Generální inspekce ČD. Zjišťuje příčiny mimořádných událostí (nehod) a vykonává státní dozor na dráhách.
- Ministerstvo dopravy ČR – tvůrce legislativního prostředí nejen v oblasti železniční dopravy, ale obecně všech druhů doprav; vznik k 1. 1. 1993.
- Správa železniční dopravní cesty s. o. (státní organizace) - vznik 1. 1. 2003 – vlastník dopravní cesty; vznikla oddělením tehdejší Divize dopravní cesty od Českých drah s. o.; od 1. 7. 2008 de facto provozovatel dráhy (tehdy měla na starosti údržbu tratí, sestavu grafikonu vlakové dopravy, ale ne však samotné řízení provozu), definitivně od 1. 9. 2011 v souvislosti s přechodem zaměstnanců, zabezpečujících řízení provozu od ČD a.s.
- České dráhy a.s. – vznik k 1. 1. 1993 jako České dráhy s. o. od 1. 9. 2011 mají na starosti pouze osobní dopravu – provozovatel drážní dopravy.
- ČD Cargo a.s. – vznik k 1. 12. 2007 – dceřiná společnost ČD a.s., vznikla oddělením drážní nákladní dopravy od Českých drah - provozovatel drážní dopravy.

Pro úplnost je třeba dodat, že výše uvedený výčet zahrnuje pouze státní instituce nebo společnosti se 100 % majetkovou účastí státu, které se nějakým způsobem podílí na fungování železniční dopravy v ČR, a nikoliv další dceřiné společnosti výše zmíněných společností a podniky zcela soukromé, kterých je dnes taktéž celá řada.

Z výše uvedeného je i laikovi, který nemá s řízením podniků v železniční dopravě moc co dočinění, na první pohled jasné, že současná struktura řízení je značně nepřehledná s leckdy ne úplně jasně vymezenými kompetencemi. Dalším, pravděpodobně hlavním, problémem dnešního systému řízení v porovnání s tím prvorepublikovým je jeho nestabilita. Zatímco za dvacet let trvání první republiky nedošlo k jediné kompletní reorganizaci, tak v období od roku 1989 státní železnice na našem území v podstatě nezažily žádné delší období bez organizačních změn. A to je nasnadě si uvědomit, že důvodů ke změnám v řídicí struktuře bylo více tehdy než teď. Už jen samotné zestátnění velkých privátních drah a jejich začlenění pod ČSD bylo velkým zásahem do organizace. Přesto se k žádným radikálním krokům nesáhlo a s ohledem na rozšíření sítě se prostě jenom zřídilo jedno ředitelství navíc. Rovněž tak v období let 1948 - 1989 se po počátečních „turbulencích“ organizace správy vcelku ustálila a zmíněný, třebaže importovaný, systém se vžil a dá se říci, že i vcelku dobře fungoval. Oproti tomu dnes se stále hledají nové a nové způsoby organizace, a když se nějaké najdou, tak jsou parlamentní volby, výměny se politická garnitura a vše začíná od začátku. Otázkou zůstává, jestli se opravdu hledá nějaký stav přibližující se ideálu, nebo jestli je jakýsi jiný zájem.

Toto všechno patří k příčinám toho, že železniční doprava v naší zemi je v takové pozici, v jaké je. Jestli někdy znovu nabyde své ztracené slávy je otázka, na kterou není dnes možné odpovědět. Záležet to bude především na politicích, kteří mají osud tohoto „rodinného stříbra“ ve svých rukou. Ovšem vrátit jednou železniční dopravu plně do státních rukou a znovu sjednotit bude z celé řady (hlavně ekonomických) důvodů nutné, poněvadž působení soukromých subjektů železnici tady již bylo a nic moc dobrého celému systému nepřineslo. Jaký model řízení se potom zvolí, to bude záležet na odpovědných činitelích. Pokud by se hypoteticky rozhodli pro obnovu prvorepublikového systému řízení, tak se dá říci, že po určitém přizpůsobení se soudobým podmínkám by byl velmi vhodný.

## Seznam pramenů a použité literatury:

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920. I. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1920

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1920. II. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1921

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1922. III. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1922.

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1923. IV. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1923

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1924. V. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1924

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1928. IX. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1928

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1931 - 1932. XII. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1931

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1933 - 1934. XIV. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1933

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1934 - 1935. XV. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1934

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1935 - 1936. XVI. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1935

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1936 - 1937. XVII. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1936

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1937 - 1938. XVIII. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1937

*Ročenka státních a soukromých drah Československé republiky pro rok 1938 - 39. XIX. ročník.*  
Praha: Ministerstvo železnic, 1938

*Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. I. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1919.*

*Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. II. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1920*

*Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. III. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1921*

*Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. IV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1922*

*Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. V. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1923*

*Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. VI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1924*

*Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. VII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1925*

*Úřední věstník ministerstva železnic Republiky československé. XIV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1932*

*Věstník ministerstva železnic Republiky československé. XV. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1933*

*Věstník ministerstva železnic Republiky československé. XVI. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1934*

*Věstník ministerstva železnic Republiky československé. XVII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1935*

*Věstník ministerstva železnic Republiky československé. XVIII. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1936*

*Věstník ministerstva železnic Republiky československé. XIX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1937*

*Věstník ministerstva železnic Republiky československé. XX. ročník. Praha: Ministerstvo železnic, 1938*

- BUFE, Siegfried, Heribert SCHRÖPFER a Ludvík LOSOS. *Železnice v Sudetech 1938-1945*. Vyd. 2., V nakl. RCH vyd. 1. Praha: RCH, c2003
- FIALA, Ctibor. *Železnice v republice Československé*. Praha: Státní nakladatelství, 1932.
- HONS, Josef. *Čtení o severní dráze Ferdinandově*. 1. vydání. Praha: NADAS, 1990
- KOL. AUT. *Velké dějiny zemí Koruny české: sv. XIII 1918 - 1929*. Litomyšl: Paseka, 2006. ISBN 80-7185-328-3
- KOL. AUT. *Velké dějiny zemí Koruny české: sv. XIV 1929 - 1938*. Litomyšl: Paseka, 2006. ISBN 80-7185-425-5
- KUBÁČEK, Jiří a kol. *Dějiny železnic na území Slovenska*. Bratislava: Železnice slovenskej republiky, 2007
- Časopis českého úřednictva železničního: orgán „Spolku českých úředníků železničních“*. XVIII. ročník. Praha: Václav Hübner, 1918
- Historie minulých vlád: Vláda Karla Kramáře. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/karel-kramar/prehled-ministru-24667/>
- Historie minulých vlád: Vláda Vlastimila Tusara I. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/vlastimil-tusar-1/prehled-ministru-24666/>
- Historie minulých vlád: Vláda Vlastimila Tusara II. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/vlastimil-tusar-2/prehled-ministru-24665/>
- Historie minulých vlád: Vláda Jana Černého I. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-cerny-1/prehled-ministru-24664/>
- Historie minulých vlád: Vláda Edvarda Beneše. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/edvard-benes/prehled-ministru-24663/>



Historie minulých vlád: Vláda Antonína Švehly I. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-1/prehled-ministru-24662/>

Historie minulých vlád: Vláda Antonína Švehly II. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-2/prehled-ministru-24660/>

Historie minulých vlád: Vláda Jana Černého II. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-cerny-2/prehled-ministru-24659/>

Historie minulých vlád: Vláda Antonína Švehly III. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/antonin-svehla-3/prehled-ministru-24658/>

Historie minulých vlád: Vláda Františka Udržala I. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/frantisek-udrzal-1/prehled-ministru-24657/>

Historie minulých vlád: Vláda Františka Udržala II. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/frantisek-udrzal-2/prehled-ministru-24656/>

Historie minulých vlád: Vláda Jana Malypetra I. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-malypetr-1/prehled-ministru-24655/>

Historie minulých vlád: Vláda Jana Malypetra II. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-malypetr-2/prehled-ministru-24654/>

Historie minulých vlád: Vláda Jana Malypetra III. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-malypetr-3/prehled-ministru-24653/>

Historie minulých vlád: Vláda Milana Hodži I. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-1/prehled-ministru-24652/>

Historie minulých vlád: Vláda Milana Hodži II. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-2/prehled-ministru-24651/>

Historie minulých vlád: Vláda Milana Hodži III. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/milan-hodza-3/prehled-ministru-24650/>

Historie minulých vlád: Vláda Jana Syrového. *www.vlada.cz* [online]. 2009 - 2012 [cit. 2012-03-31]. Dostupné z: <http://www.vlada.cz/cz/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1918-1938-csr/jan-syrovvy/prehled-ministru-24618/>

## **Seznam příloh:**

1. Snímek budovy Ministerstva železnic ČSR, dnes Ministerstva dopravy ČR a Generálního ředitelství ČD
2. Snímek budovy Ředitelství státních drah v Plzni
3. Snímek budovy ředitelství státních drah v Hradci Králové
4. Mapa sítě ČSD v roce 1919, včetně rozdělení tratí mezi jednotlivá ředitelství

## Přílohy:



Obr. 1. Snímek budovy Ministerstva železnic ČSR, dnes Ministerstva dopravy ČR a Generálního ředitelství ČD;

Autor: Jaroslav Lexa

Datum pořízení snímku: 18. 7. 2012



Obr. 2. Snímek budovy Ředitelství státních drah v Plzni

Autor: Jaroslav Lexa

Datum pořízení snímku: 16. 7. 2012

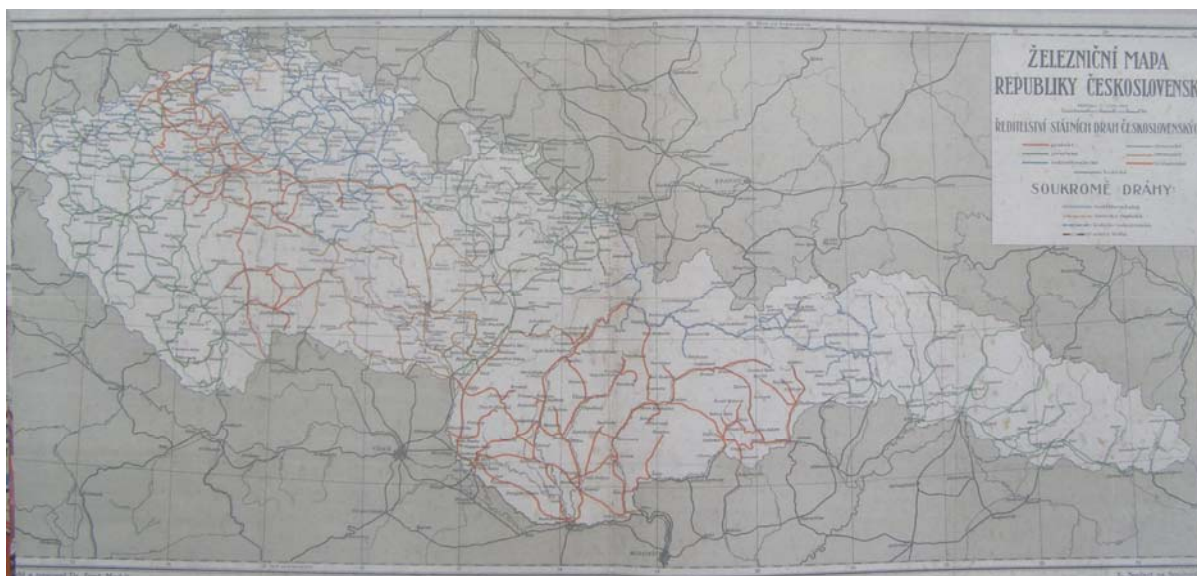


Obr. 3. Snímek budovy ředitelství státních drah v Hradci Králové

Autor: Jaroslav Lexa

Datum pořízení snímku: 20. 6. 2012





Obr. 4. Mapa sítě ČSD v roce 1919, včetně rozdělení tratí mezi jednotlivá ředitelství

Zdroj: SCHREIER, Pavel. *Naše dráhy ve 20. století: pohledy do železniční historie*. 1. vyd. Praha: Mladá fronta, 2010.